

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать

www.testdrive.com.ua



Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать
www.testdrive.com.ua

Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Ежемесячный автомобильный журнал «Тест-Драйв» распространяется во всех без исключения регионах Украины. Выходит с октября 2003 г.
Учредитель и издатель: ООО «Информационно-издательский центр «АвтоФотоПродажа».
Адрес редакции: 04136, г. Киев, а/я 88.

e-mail: editor@test-drive.kiev.ua www.testdrive.com.ua
Отдел распространения: booker.afp@gmail.com




































DS3 Cros

гимн оригинальности





ssback

и

Первый DS3 появился в 2009 году выпускался под маркой Citroen и был стильным хетчбэком B-класса. С тех пор много чего изменилось – DS стала отдельной премиальной маркой концерна Stellantis, а на рынке пользуются спросом компактные вседорожники. Так что новый DS3 Crossback относится именно к этому классу автомобилей.

DS3 Crossback – близкий родственник протестированного нами недавно Peugeot 2008. Оба автомобиля построены на модульной платформе CMP, хотя DS3 ощутимо компактнее – 4118 мм в длину и 1791 мм в ширину при колесной базе в 2558 мм. Весит он немного – 1205 кг.

Дизайн DS3 Crossback яркий и неординарный, он несомненно привлекает к себе внимание. Он существенно отличается от предшественника внешне, хотя есть одна общая черта – «акульи плавники» на центральных стойках крыши. Во внешнем виде преобладают плавные раздутые формы. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами, а бампер украшен тоненькими ходовыми огнями. Капот и боковины выполнены рельефными, а дверные ручки выдвигаются при разблокировке автомобиля. Небольшое заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Расширенные задние крылья подчеркнутыми узкими фонарями, соединенными молдингом. Тестовый автомобиль отличается большими 18-дюймовыми легкосплавными дисками и двухцветной окраской с черной крышей.

Во внутренней отделке использованы кожа и алькантара, а разбавляют их черные лакированные детали. Рулевое колесо обшито перфорированной кожей и чуть скошено снизу, а педали и пороги украшены металлическими накладками. К оформлению салона подошли не без креатива. Например, кнопки электростеклоподъемников расположены возле рычага трансмиссии (такое же решение применено и в салоне старшего DS7 Crossback). Показания приборов выведены на небольшой дисплей, причем его комбинацию и цвет меню можно менять.

Центральную панель венчает большой



10,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Она дополнена Android Auto и Apple CarPlay, так что на экран можно вывести изображение со смартфона. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля сгруппированы в оригинальные ромбы, причем часть кнопок – сенсорные. Интересно, что кондиционер включается клавишей, а вот температура настраивается через меню мультимедиа. Здесь же находятся и кнопки подогрева сидений.

Рулевая колонка DS3 Crossback регулируется в двух плоскостях, достаточно широкий и диапазон настроек у водительского кресла. Передние сиденья очень мягкие и комфортабельные, а боковая поддержка при этом неплохая. Посадка за рулем не слишком высокая, как для вседорожника, но обзорность вперед и по сторонам неплохая. Разве что назад обзор чуть ограничен, хотя есть камера заднего вида. Подлокотник прячет небольшой бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду места для ног и над головой места достаточно для взрослых среднего роста. Сзади комфортнее двоим пассажирам, ведь салон не очень широкий. Также следует отметить, что из-за тех самых «плавников» на боковинах здесь немного темно, но зато в них установили дополнительные динамики аудиосистемы.

Объем багажника составляет 350 л в обычном состоянии и 1050 л – со сложенными задними сиденьями. Под полом запаски нет – только домкрат и ремкомплект для шин. Погрузочный проем достаточно широкий, а вот высоту порога хотелось бы чуть меньше. Примечательно, что кнопка открытия пятой двери спрятана в бампере возле номерной планки – еще одно очень нестандартное решение.

Комплектация DS3 Crossback в версии Performance Line довольно богатая – система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, спутниковая навигация, датчики света и дождя, круиз-контроль, парктроник. Кроме того, предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, распознавания дорожных знаков, контроля полосы движения и «слепых» зон.

Под капотом авто – 1,2-литровый трехцилиндровый бензиновый турбомотор мощностью 130 л. с. К слову, точно такой же двигатель стоял и на протестированном нами Opel Corsa (Opel, как известно, также входит в концерн Stellantis). Двигатель эластичный и тяги в среднем диапазоне оборотов хватает, ведь максимальный крутящий момент в 230 Н·м доступен с 1750 об/мин.

Поведение двигателя существенно разнится, в зависимости от выбранного режима езды. В Eco он не столь отзывчив и раскручивается медленнее, а в Sport становится резвее и живее, При этом мотор



весьма тихий и по-настоящему слышен только на высоких оборотах, да и вибрации не ощутимы. Разгон до 100 км/ч занимает 9,2 с, а максимальная скорость – 196 км/ч. Благодаря системе глушения при остановках расход топлива составляет 7,4 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – в загородном. Также для DS3 Crossback в Украине доступны 155-сильный вариант этого мотора и 1,5-литровый турбодизель на 130 л. с.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и демонстрирует быстрые реакции. В режиме Sport она держит более высокие обороты двигателя, а еще есть подрулевые лепестки для ручного переключения передач. Привод у DS3 Crossback только передний.

Ходовая DS3 Crossback более ориентирована на комфорт, чем у родственного Peugeot 2008. Его подвеска мягче, а потому большинство выбоин поглощаются плавно даже с 18-дюймовыми низкопрофильными шинами. При этом крены кузова хоть и заметны, но не очень большие – автомобиль-то невысокий. Вседорожник неплохо маневрирует в городских условиях, и к его габаритам привыкнуть несложно. Он послушный и не беспокоит недостаточной поворачиваемостью. Руль точный и легкий, а в режиме Sport становится тяжелее и острее. Хотя немного больше обратной связи в стандартном режиме ему не помешало бы. Зато довольно неплохая шумоизоляция, а потому при 130-140 км/ч ветер и шины почти не слышны.

Новый DS3 Crossback – один из самых оригинальных и нестандартных представителей своего класса. Его нельзя назвать дешевым (от 686 500 гривен), но по меркам премиум-сегмента цена разумная. К слову, до конца года в Украине должен появиться еще и 136-сильный электромобиль DS3 Crossback E-Tense с запасом хода в 320 км.

Технические характеристики DS3 Crossback	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1205/1700
Длина/ширина/высота, мм	4118/1791/1534
Колесная база, мм	2558
Колея передняя/задняя, мм	1542/1551
Клиренс (дорожный просвет), мм	170
Объем багажника, л	350/1050
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1199
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	230 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, торсионная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт	6
Размер шин	215/55 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,2
Максимальная скорость, км/ч	196
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	7,4
загородный цикл	5,3
смешанный цикл	6,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Украине, гривен	693 600
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Lexus LF-Z

предвестник нового эле





Electrified

ектромобиля

До 2025 года Lexus представит десять новых электромобилей и гибридов. Флагманом в электрической линейке марки, скорее всего, станет, вседорожное купе. Предваряет его концепт-кар Lexus LF-Z Electrified.

Новый Lexus LF-Z Electrified достигает 4880 мм в длину, 1960 мм в ширину и 1600 мм в высоту при колесной базе в 2950 мм. Масса автомобиля – 2100 кг.

В дизайне концепт-кара преобладают традиционные для Lexus грани и углы. Длинный капот, высокая оконная линия и аркообразная крыша добавляют профилю стремительности. LF-Z Electrified не получил фирменную веретенообразную решетку радиатора, ведь электромобилю она не нужна. Вместо нее – выраженный «нос» и пара воздухозаборников по бокам. Узкие светодиодные фары дополнены стреловидными ходовыми огнями. Ручки дверей выдвижные, а вместо зеркал заднего вида – камеры. Задняя часть слегка заострена, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Оригинально выглядит киль на крыше.

В салоне господствует лаконичный стиль. Передние и задние сиденья получили отделку разного цвета, а крыша прозрачная и с изменяемой степенью тонировки. Руль напоминает штурвал, а на передней панели – три дисплея. Данные проецируются и на лобовое стекло, а мультимедийная система дополнена искусственным интеллектом. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Силовая установка Direct4 состоит из четырех электромоторов – по одному на колесо. Суммарно они развивают 544 л. с. и обладают крутящим моментом в 700 Н·м. Lexus LF-Z Electrified разгоняется до 100 км/ч за 3 с. Аккумуляторная батарея емкостью 90 кВт·ч обеспечивает запас хода в 600 км.


LEXUS
ELECTRIFIED



Nissan Pa
Nismo

самый мощный в истории


ntrol
V8



Традиционно самые мощные и самые быстрые версии моделей Nissan создают в придворном ателье Nismo. Причем, дорабатывают не только спортивные купе, но и вседорожники. Даже гигант Nissan Patrol получил версию от Nismo, а недавно ее обновили. Представили новинку в Дубае.

Под капотом Nissan Patrol Nismo прячется огромный 5,6-литровый V8, но если в стандартной модели он развивает 405 л. с., то здесь его мощность выросла до 428 л. с., а максимальный крутящий момент достиг 560 Н·м. Это самый мощный вседорожник в истории Nissan. С 7-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает чуть меньше 7 с.

Естественно, вседорожник сохранил полный привод с понижающей передачей. Также в арсенале Patrol – система помощи на крутом спуске. Новые амортизаторы от Bilstein призваны улучшить управляемость.

Узнать новый Nissan Patrol Nismo можно по измененной решетке радиатора, увеличенным воздухозаборникам и аэродинамическому обвесу. Также появились спойлер на крыше и 22-дюймовые легкосплавные диски, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара с контрастными красными швами. На передней панели появились вставки из карбона, а у приборов изменены шкалы. Предусмотрены и спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Комплектацию расширили беспроводная зарядка для смартфонов и аудиосистема Bose с 13 динамиками.

Nissan Patrol Nismo поступит в продажу в ближайшее время. Объявлена и цена заряженного вседорожника – она стартует со 105 тыс. долларов.


NISSAN
nismo
nismo



Renault

третий дубль


Тест-Драйв
ПРЕМЬЕРА
Kangoo
KANGOO

Renault Kangoo известен с 1997 года и является одной из наиболее популярных коммерческих моделей на европейском рынке. С апреля в продажу поступает уже третье поколение Kangoo.

Как и прежде, Renault Kangoo предложен в грузовой и пассажирской версиях, а также в двух вариантах по длине – 4393 и 4486 мм (а позже появится еще и более крупная модификация). Грузовой вариант выйдет на рынок первым. Его объем багажника составляет 3,3-3,9 куб. м, а грузоподъемность – 600-800 кг. Дизайн стал элегантнее – с более плавными обводами и широкой решеткой радиатора в виде улыбки. За доплату предложены светодиодные фары.

В салоне улучшены материалы отделки и предусмотрены многочисленные отделения для мелкой поклажи общим объемом 60 л. Установлены три USB-порта и столько же 12-вольтных розеток. Среди опций даже появились цифровая панель приборов и 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Кроме того, за доплату предложены камера заднего вида, беспроводная зарядка для смартфонов, адаптивный круиз-контроль и система слежения за «слепыми» зонами.

Новый Renault Kangoo будут оснащать 1,3-литровыми бензиновыми турбомоторами мощностью 100 и 130 л. с., а также 1,5-литровыми турбодизелями на 75, 95 и 115 л. с. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая и автоматическая трансмиссия. Под конец 2021 года появится и электромобиль Renault Kangoo Z.E. с 102-сильным электромотором и запасом хода в 265 км.

Грузовой вариант Renault Kangoo с двигателями внутреннего сгорания в Европе будет стоить от 20 700 до 23 100 евро. Электрическая модификация, конечно же, будет несколько дороже.



MG Marvel R

электромобиль по разумно





R

ой цене

Британская марка MG активно развивается в составе китайского концерна SAIC и расширяет свою линейку. Уделяют внимание и электромобилям – в модельном ряду уже несколько подобных авто, а новейшим предложением является MG Marvel R, созданный специально для европейского рынка.

Новый MG Marvel R – электрический вседорожник длиной 4674 мм, шириной 1919 мм и высотой 1618 мм при колесной базе в 2800 мм. Его дизайн весьма оригинальный – с выраженным «носом» и тоненькими светодиодными фарами и фонарями на всю ширину кузова. В переднем бампере – широкий воздухозаборник. Боковины и пятая дверь выполнены рельефными, а дверные ручки – выдвижные. Заднее стекло прикрыто спойлером.

В отделке салона кожу разбавляют алюминиевые вставки. Показания приборов выведены на экран, а на центральной панели установлен большой 14,9-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Сенсорными являются и некотоыре кнопки в салоне. Также обращает на себя внимание круглый селектор трансмиссии. Объем багажника составляет 357 л в обычном состоянии и 1396 л – со сложенными задними сиденьями. Также есть небольшой 150-литровый отсек спереди под капотом.

Электромобиль MG Marvel R полноприводной и получил сразу три мотора суммарной мощностью 288 л. с. и с крутящим моментом в 665 Н·м. Он может разогнаться до 100 км/ч за 4,9 с и развить 200 км/ч. Запас хода составляет 400 км, а подзарядиться на 80% от быстрой станции можно за 30 минут.

Новый MG Marvel R поступит в продажу в Европе с мая. Вседорожник будет стоить чуть меньше 40 тыс. евро, а позже также появится более доступная версия с задним приводом. Уже известно, что в конце года этот электромобиль начнут продавать и в Украине.



Toyota

смена поколен





GR86

ний и названия

Представленные в 2012 году Toyota GT86 и Subaru BRZ стали одними из самых интересных недорогих купе для активных водителей. Эти авто не были слишком мощными, но демонстрировали отличную управляемость. Развитие моделей решили продолжить: в прошлом году показали Subaru BRZ, а теперь появилась и родственная Toyota. Правда, ее название сменили на GR86, чтобы подчеркнуть участие в разработке заводской гоночной команды Gazoo Racing.

Новая Toyota GR86 по-прежнему делит платформу с Subaru BRZ и немного подросла – до 4265 мм в длину при колесной базе в 2575 мм, а ширина (1775 мм) и высота (1310 мм) остались прежними. Весит автомобиль всего 1270 кг, а жесткость кузова увеличена на 50%.

Дизайн остается знакомым, да и внешних отличий от Subaru BRZ немного. Купе сохраняет характерный силуэт с длинным капотом, коротким багажником и сдвинутым назад салоном. Сохранены и акулий «нос», и широкая «пасть» решетки радиатора. Раскосые фары теперь светодиодные. Крылья стали больше расширенными. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади установлены крупные фонари. Из бампера выглядывают две выхлопных трубы.

В салоне Toyota GR86 улучшены материалы отделки – использованы кожа и алькантара. Трехспицевое рулевое колесо небольшое. Показания приборов теперь выведены на дисплей, а сенсорный экран мультимедийной системы увеличен до 8 дюймов в диагонали. Спортивные передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Начальную комплектацию пополнили камера заднего вида, системы автоматического торможения и контроля полосы движения.



Купе Toyota GR86 получило новую 2,4-литровую оппозитную «четверку». Она развивает 235 л. с. при высоких 7000 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 250 Н·м при 3700 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,3 с. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая и автоматическая трансмиссии, а дифференциал повышенного трения пополнил базовое оснащение.

Новая Toyota GR86 поступит в продажу с осени. Купе останется весьма доступным – около 30 тыс. долларов в начальной версии.

Mercedes

обновление





-Benz CLS

Появившийся в 2004 году Mercedes-Benz CLS стал одним из первых так называемых четырехдверных купе. С тех пор выпустили свыше 450 тыс. автомобилей, а с 2018 года выпускают третье поколение седана. Теперь оно прошло модернизацию.

Новый Mercedes-Benz CLS, конечно же, сохраняет элегантный дизайн с плавными обводами и аркообразной крышей. Узнается он по освеженным светодиодным фарам и новой решетке радиатора с узором в виде фирменных трехлучевых звезд. Также заменены передний и задний бамперы, а на крышке багажника установлен спойлер. Стандартными теперь являются 19-дюймовые легкосплавные диски. Версия CLS53 от AMG узнается по 20-дюймовым колесам, обвесу и огромной решетке радиатора.

В салоне предложены новые варианты отделки. Седан получил новое трехспицевое рулевое колесо от Mercedes-Benz S-Class и улучшенную мультимедийную систему MBUX. С наклоненной центральной панели пропал циферблат часов, но зато появился новый джойстик с сенсорной панелью. Перечень опций пополнил улучшенный адаптивный круиз-контроль.

Мощность 2,0-литрового турбодизеля увеличили до 265 л. с. Также предложены бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (300 л. с.) и 3,0 л (367 и 435 л. с.), а также турбодизели объемом 1,9 л (194 л. с.) и 3,0 л (330 л. с.). Самый мощный Mercedes-AMG CLS53 разгоняется до 100 км/ч за 5,2 с и развивает 250 км/ч. Все версии получили 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а привод может быть задним или полным.

Новый Mercedes-Benz CLS поступит в продажу с лета. В Европе седан будет стоить примерно от 60 тыс. евро.





Ford Equa

в семейном формате

ntor





Ford продолжает расширять свою вседорожную линейку. Последнее пополнение в ней – большой вседорожник Equator. В модельном ряду марки он занял нишу между Ford Edge и Explorer.

Новый Ford Equator достигает 4905 мм в длину, 1930 мм в ширину и 1755 мм в высоту при колесной базе в 2865 мм. Дизайн получился весьма выразительным – с огромной овальной решеткой радиатора и тоненькими светодиодными фарами. У вседорожника высокая оконная линия и практически вертикальные задние стойки. Пороги украшены серебристыми молдингами, а стандартные колеса – 20-дюймовые. Фонари растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона использованы кожа и алюминий, а в более дорогих версиях есть еще и дерево. Руль немного скошен снизу, а вместо рычага трансмиссии установлен круглый джойстик. На передней панели размещены два 12,3-дюймовых дисплея – цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы.

Ford Equator предлагают в версиях на 5, 6 и 7 мест. То есть, у него может быть два или три ряда кресел, а на втором ряду – трехместный диван либо два отдельных сиденья с электрорегулировками.

Вседорожник обещает быть богато оснащен – в базовой версии есть спутниковая навигация с дополненной реальностью, панорамная крыша, электропривод багажника с сенсором открытия, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения, контроля полосы движения и «слепых» зон.

Для Ford Equator поначалу доступен только один двигатель – 2,0-литровая «четверка» с турбонаддувом мощностью 224 л. с. В паре с ней работает 6-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями, а привод может быть передним или полным.

Новый Ford Equator будут выпускать в Китае, но продавать планируют и за пределами Поднебесной. Стоимость базовой версии составит около 45 тыс. долларов.



Renault

младший б



Express

рат Kangoo




23°
Freq.
87.50 MHz
Utilisateur 1


14:30
14:56
Parking
Station
Essence
Editer

С 2012 году в линейке Renault и Dacia была коммерческая модель Dokker. Ее позиционировали, как более доступную альтернативу Renault Kangoo. Теперь на смену Dokker приходит новый Renault Express.

По сути, Renault Express – глубокая модернизация Dokker, ведь он даже сохранил часть кузовных деталей. Автомобиль достигает 4394 мм в длину, 1775 мм в ширину и 1842 мм в высоту при колесной базе в 2812 мм. Грузоподъемность составляет 750 кг. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными фарами и немаленьким воздухозаборником в бампере. Будут предложены грузовая и пассажирская версии.

В салоне улучшены материалы отделки и появились детали от Renault Arkana и Duster. В частности, у них позаимствовали рулевое колесо, приборную панель, часть кнопок и переключателей. В более дорогих версиях есть 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы EasyLink. Объем багажника составляет от 800 до 3000 л. Кроме того, в салоне немало отделений для мелкой поклажи суммарным объемом 54 л.

Все Express получили систему стабилизации, а в самой дорогой версии Intense есть кондиционер, круиз-контроль, 15-дюймовые легкосплавные диски, датчики света и дождя. Перечень опций пополнили камера заднего вида, беспроводная зарядка для смартфонов и система контроля «слепых» зон.

Для Renault Express на выбор предлагают 1,6-литровый бензиновый двигатель мощностью 110 л. с. и 1,5-литровый 95-сильный турбодизель. В первом случае установлена 5-ступенчатая механическая трансмиссия, во втором – 6-ступенчатая.

Производство Renault Express наладят в марокканском Танжере – там же, где выпускали и предшественника. Продажи мини-вэна стартуют с июня и уже известны украинские цены. Грузовой вариант будет стоить 386-483 тыс. гривен, а пассажирский – 454-551 тыс. гривен.





Skoda



a Kodiaq

модернизация




MENU
HOME
Radio
Telephone
Navigation
Driver assist
Media
SmartLink
Vehicle
Sound
AUTO
A/C
SYNC
DSG
4x4
P
R
N
D/S

Представленный в 2016 году Skoda Kodiaq стал первым большим вседорожником чешской марки. Модель получилась весьма успешной, ведь уже выпущено 600 тыс. этих автомобилей. Пять лет спустя Kodiaq решили обновить.

Новый Skoda Kodiaq сохраняет фирменный граненый дизайн, а внешние изменения хоть и не слишком значительные, но сразу видны. Решетка радиатора и воздухозаборник в бампере выглядят знакомо, но стали крупнее. Светодиодные фары, наоборот, сделали уже, причем за доплату оптика теперь может быть и матричной. Предложены новые легкосплавные диски диаметром от 17 до 20 дюймов с улучшенной аэродинамикой, а сзади обращают на себя внимание измененные стреловидные фонари. Заряженный Skoda Kodiaq RS узнается по аэродинамическому обвесу.

В салоне появилось новое двухспицевое колесо от Skoda Octavia. Kodiaq также получил диодную подсветку, новую цифровую панель приборов и увеличенный 9,2-дюймовый сенсорный дисплей. За доплату теперь предложены более комфортабельные кресла с электроприводом, обшитые перфорированной кожей. А в Kodiaq RS установлены особые спортивные сиденья и трехспицевый руль с плоским ободом снизу. Как и прежде, доступны версии ан 5 и 7 мест.

Для Skoda Kodiaq предлагают знакомые бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 200 л. с. Заряженный Kodiaq RS теперь оснащен не дизелем, а 2,0-литровой 245-сильной бензиновой «четверкой» с турбонаддувом от Skoda Octavia RS.

Новый Skoda Kodiaq поступит в продажу в Евросоюзе и Украине с июля. Стоимость вседорожника вряд ли сильно изменится и составит примерно от 30 тыс. евро.


ŠKODA
KODIAQ

Hyundai S

первенец в новом сегменте





Santa Cruz

e





Большинство пикапов – тяжелые рамные автомобили с неразрезными мостами. Однако в последнее время начинает формироваться новый сегмент пикапов с несущим кузовом на платформе легковых моделей. Уже выпускают Fiat Toro и Honda Ridgeline, готовится и новый Ford Maverick. К таким моделям относится и Hyundai Santa Cruz – первый пикап в истории корейской марки.

Santa Cruz – близкий родственник нового Hyundai Tucson, ведь использует удлиненную его платформу. По меркам пикапов автомобиль небольшой – 4970 мм в длину и 1905 мм в ширину при колесной базе в 3005 мм.

Родство с Tucson видно невооруженным глазом – стоит взглянуть на широкую решетку радиатора с интегрированными в нее светодиодными фарами. Колесные арки слегка расширены, а оконная линия – клиновидная. Оригинально смотрятся продолговатые фонари. Новый Hyundai Santa Cruz будут предлагать только в четырехдверном исполнении с грузовым кузовом длиной 1320 мм.



В салоне также можно найти общие с Tucson детали – вроде опционной цифровой панели приборов или 10-дюймового сенсорного дисплея. У задних сидений можно поднять подушки для перевозки грузов, а под ними – ящики для мелкой поклажи.

Базовая комплектация Hyundai Santa Cruz включает системы автоматического торможения, контроля полосы движения и усталости водителя. Среди опций есть система доступа без ключа, 20-дюймовые легкосплавные диски, адаптивный круиз-контроль, беспроводная зарядка для смартфонов, камеры кругового обзора и система мониторинга «слепых» зон.

Пикапу предлагают на выбор два 2,5-литровых бензиновых двигателя – атмосферный мощностью 190 л. с. и 275-сильный с турбонаддувом. В первом случае установлена 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, во втором – 8-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Santa Cruz способен буксировать 2,2-тонный прицеп. Привод может быть передним или полным.

Новый Hyundai Santa Cruz поступит в продажу с лета. В США пикап будет стоить примерно от 22 тыс. долларов.





Seat Ibiza

двойное



а и Arona



бновление


Over the world
The destinies
My Way


My way
The Destines
Over the world
AUTO

Seat Ibiza

Хетчбэк Seat Ibiza выпускают с 1984 года и за это время собрали свыше 6 миллионов автомобилей. Нынешнее, пятое, поколение появилось в 2017 году и получило вседорожного собрата Arona. Теперь две родственные модели прошли обновление.

Новые Seat Ibiza и Arona узнаются, прежде всего, по измененной передней части. Автомобили получили новую решетку радиатора и измененные фары, а в бампере виднеется увеличенный воздухозаборник. Сзади освежены фонари, а названия моделей написаны крупным шрифтом на пятой двери. Отныне светодиодные фары являются частью базовой комплектации. А еще предложены новые легкосплавные диски диаметром 17 и 18 дюймов.

В салоне появилась светодиодная подсветка и улучшены материалы отделки. Так, новый руль теперь может быть обшит даже дорогой кожей Nappa – в B-классе это редкость. За доплату теперь предложена цифровая панель приборов. Дисплей мультимедийной системы увеличен до 8,25 дюйма в диагонали, а в качестве опции доступен и 9,2-дюймовый экран. Обращают на себя внимание и измененные вентиляционные дефлекторы.

Двигатели Seat Ibiza и Arona остались прежними, хотя дизельных версий больше не будет. На выбор предлагают бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (95 и 115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.). Также предложен 1,0-литровый 90-сильный вариант с заводским ГБО, а в Ibiza есть еще и атмосферный 80-сильный мотор такого же объема. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия и 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями DSG.

Новые Seat Arona и Ibiza поступят в продажу в Европе с лета. Стоимость хетчбэка составит от 15 500 евро, а вседорожника – от 18 тыс. евро.

Seat Arona


Kia Cerat
освежение



Kia Cerato представляет южнокорейскую марку в С-классе с 2003 года. В некоторых странах модель известна под названием Forte, а на родине продается как Kia K3. В 2018 году представили четвертое поколение Cerato и теперь оно прошло модернизацию.

Новый Kia Cerato узнается по измененной передней части в духе старшего седана K5 (наследникаKia Optima). Седан получил узкую решетку радиатора и огромный воздухозаборник в бампере, а фары стали более раскосыми. В более дорогих версиях оптика светодиодная. Фонари теперь растянуты на всю ширину кузова. Заряженный вариант GT узнается по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам.

В салоне предложены новые варианты отделки, а в качестве опции теперь доступна цифровая панель приборов. Сенсорный дисплей мультимедийной системы увеличен до 10,25 дюймов в диагонали, а на центральной панели стало меньше кнопок. В комплектации GT отделка разбавлена красными вставками, а на педалях – металлические накладки. Среди опций появились адаптивный круиз-контроль и улучшенная система автоматического торможения.

Линейка двигателей осталась без изменений. Kia Cerato оснащают бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (128 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.), а также 1,6-литровым 136-сильным турбодизелем. На выбор предлагают 6-ступенчатые механическую и автоматическую трансмиссию, а также вариатор.

Kia Cerato GT получил 1,6-литровый 204-сильный турбомотор и 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Кроме того, ему доработали заднюю подвеску и тормоза.

Новый Kia Cerato поступит в продажу с лета. Стоимость седана не изменится – цены стартуют примерно с 18 тыс. долларов.



Audi





Q4 e-tron

младший член семьи







Audi постепенно расширяет линейку электромобилей e-tron. Совсем недавно появился дорогой и сверхмощный e-tron GT, а теперь представили более доступную модель – новый Audi Q4 e-tron. Причем, вседорожник дебютировал он сразу в двух вариантах – помимо стандартной модели предложили и купеобразный вариант Sportback.

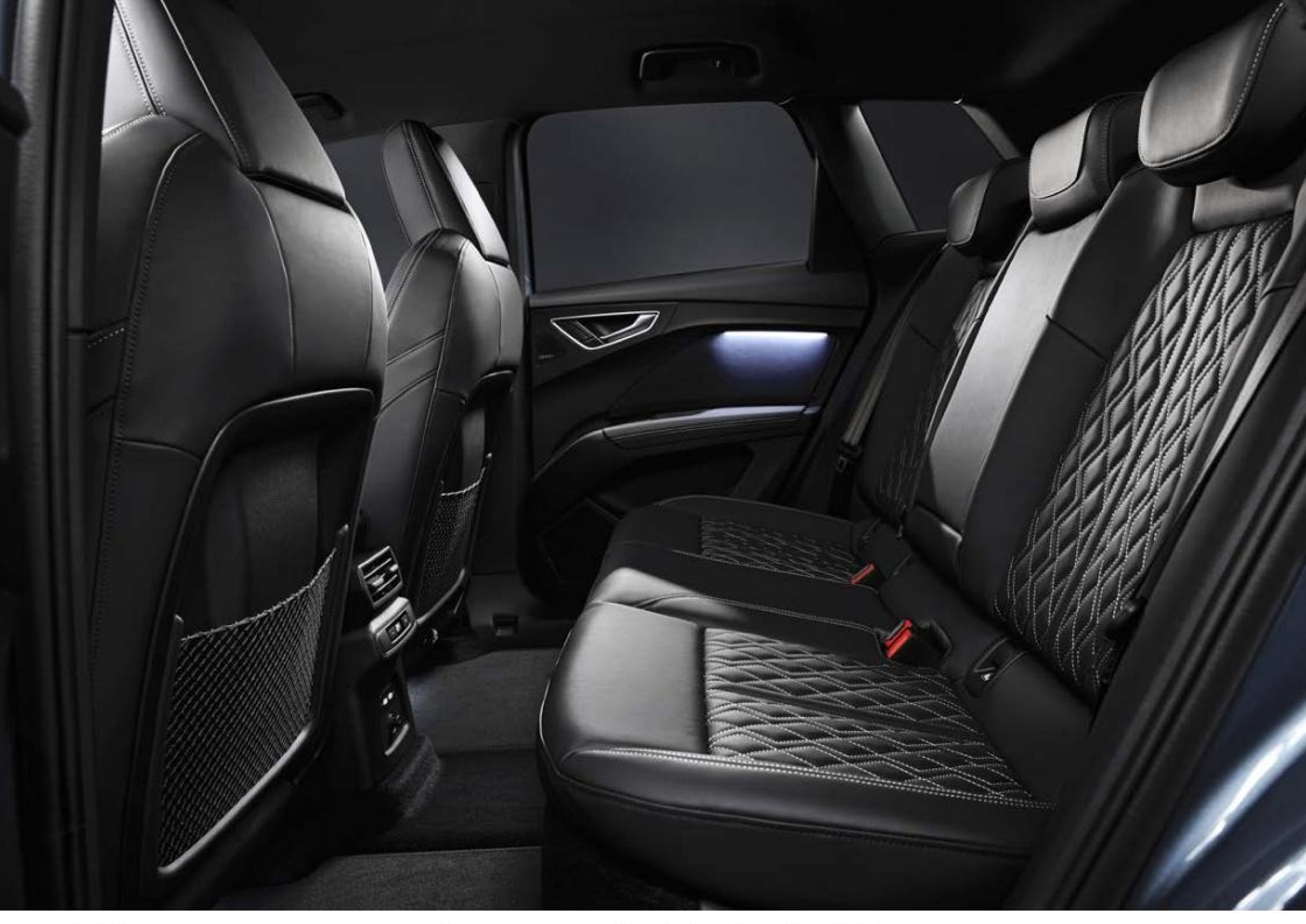
Название Q4 очевидно выбрали не зря, ведь электромобиль Audi по размерам как раз занимает нишу между моделями Q3 и Q5. Оба вседорожника достигают 4588 мм в длину и 1865 мм в ширину при колесной базе в 2770 мм. Построены они на платформе MEB, созданной специально для электромобилей – ее, в частности, используют Volkswagen ID.3 и Skoda Enyaq iV.

Дизайн Audi Q4 e-tron выполнен в типичной стилистике немецкой марки, хотя наряду с гранями присутствуют и более плавные линии. Вместо решетки радиатора – широкая пластиковая вставка. Продолговатые фары – светодиодные, а за доплату могут быть и матричными. Крылья слегка расширены, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Audi Q4 e-tron Sportback отличается аркообразной линией крыши и задним спойлером.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий. Очень необычно выглядит четырехспицевое рулевое колесо. Вместо рычага трансмиссии – набор кнопок. Показания приборов выведены на дисплей и проецируются на лобовое стекло (причем, с функцией дополненной реальности). Большой 11,6-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы повернут к водителю. Объем багажника Audi Q4 e-tron равен 520 л, а в Sportback – 535 л.

Климатическая установка питается от теплового насоса. Среди опций есть камеры кругового обзора, система полуавтономного движения и пневмоподвеска с изменяемым клиренсом.

На первых порах предложат три модификации Audi Q4 e-tron – две заднеприводные (170 и 204 л. с.) и одну полноприводную с двумя моторами мощностью 300 л. с. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 6,2 с.



В 170-сильном варианте установлена батарея емкостью 52 кВт·ч, а в двух других версиях – на 82 кВт·ч. Начальный Q4 e-tron может проехать 341 км без подзарядки, 204-сильный – 520 км, а 300-сильный – 488 км. Зарядить электромобиль Audi от быстрой станции на 80% можно за полчаса.

Новые Audi Q4 e-tron и e-tron Sportback поступят в продажу под конец года. Купить электромобили можно будет по цене от 41 900 евро и на данный момент это самая компактная и самая доступная электрическая модель в линейке марки.

Технические характеристики Audi Q4 e-tron	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4588/1865/1632
Колесная база, мм	2770
Объем багажника мин/макс, л	520/1490
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с.	300
Макс. крутящий момент, Н•м	460
Емкость батареи, кВт•ч	82
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,2
Максимальная скорость, км/ч	180
Запас хода, км	488
Стоимость автомобиля (в Европе) евро	41 900 – 65 000


Cadi



llac Lyriq

лектрический первенец

Концерн General Motors постепенно наращивает темпы электрификации и к 2035 году планирует отказаться от бензиновых моделей. Ранее электромобили выпускались под марками Chevrolet и Buick, но теперь появились электрические Hummer, а за ними – пришла очередь Cadillac. Первенцем стал вседорожник Lyriq.

Новый Cadillac Lyriq достигает 4996 мм в длину и 1977 мм в ширину при немаленькой колесной базе в 3094 мм. Уже в базовой версии предусмотрены 20-дюймовые легкосплавные диски, а 22-дюймовые колеса предложены за доплату.

По дизайну вседорожник практически не отличается от прошлогоднего предсерийного концепт-кара Cadillac Lyriq. Во внешнем виде преобладают грани, что типично для современных Cadillac. У вседорожника длинный капот, короткие свесы кузова и высокая оконная линия. Дизайн передней части имитирует радиаторную решетку, причем предусмотрена светодиодная подсветка. Как передняя, так и задняя оптика выполнена «двухэтажной». Дверные ручки выполнены выдвижными, а вот от камер вместо зеркал заднего вида было решено отказаться. Узкое заднее стекло прикрыто спойлером.

В отделке салона использованы кожа, алюминий и дерево, обработанное лазером. Cadillac Lyriq получил необычный руль с сенсорными кнопками, а на передней панели установлен огромный 33-дюймовый дисплей цифровой панели приборов и мультимедийной системы. Центральная консоль получила оригинальный выступ с джойстиком.

Известно, что для своих размеров вседорожник довольно просторный и обладает вместительным багажником – 793 л в обычном состоянии и 1723 л – со сложенными задними креслами. Комплектация Cadillac Lyriq включает систему бесключевого до-



ступа со смартфона, аудиосистему AKG с 19 динамиками и технологию полуавтономного движения Super Cruise.

На первых порах показали начальный заднеприводной вариант с одним электромотором мощностью 340 л. с., но позже добавят и полноприводную модификацию с двумя моторами. Электромобиль Cadillac получил батарею емкостью 100 кВт·ч, позволяющую проехать свыше 480 км. Зарядка на 65% от быстрой станции занимает 30 минут.

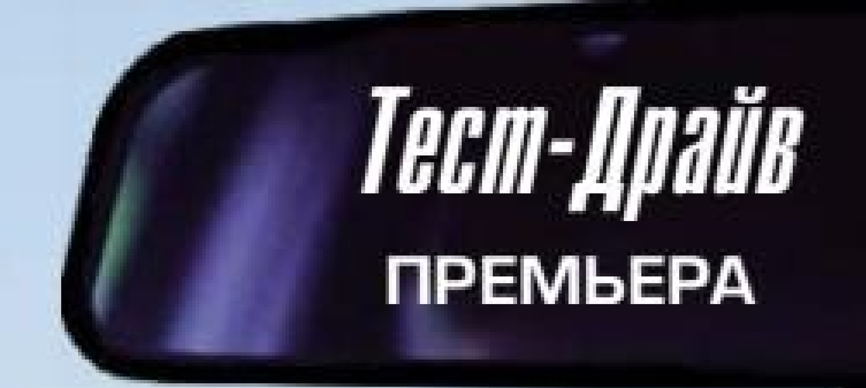
Новый Cadillac Lyriq поступит в производство в начале 2022 года, однако предзаказы на него начнут принимать с сентября. Купить электромобиль Cadillac можно будет по цене от 60 тыс. долларов.

Технические характеристики Cadillac Lyriq	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4996/1977/1623
Колесная база, мм	3094
Объем багажника мин/макс, л	793/1723
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с.	340
Макс. крутящий момент, Н•м	440
Емкость батареи, кВт•ч	100
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Эксплуатационные показатели	
Запас хода, км	483
Стоимость автомобиля (в США), долларов	60 000

Citroen

преображени





n C5 X

ие флагмана





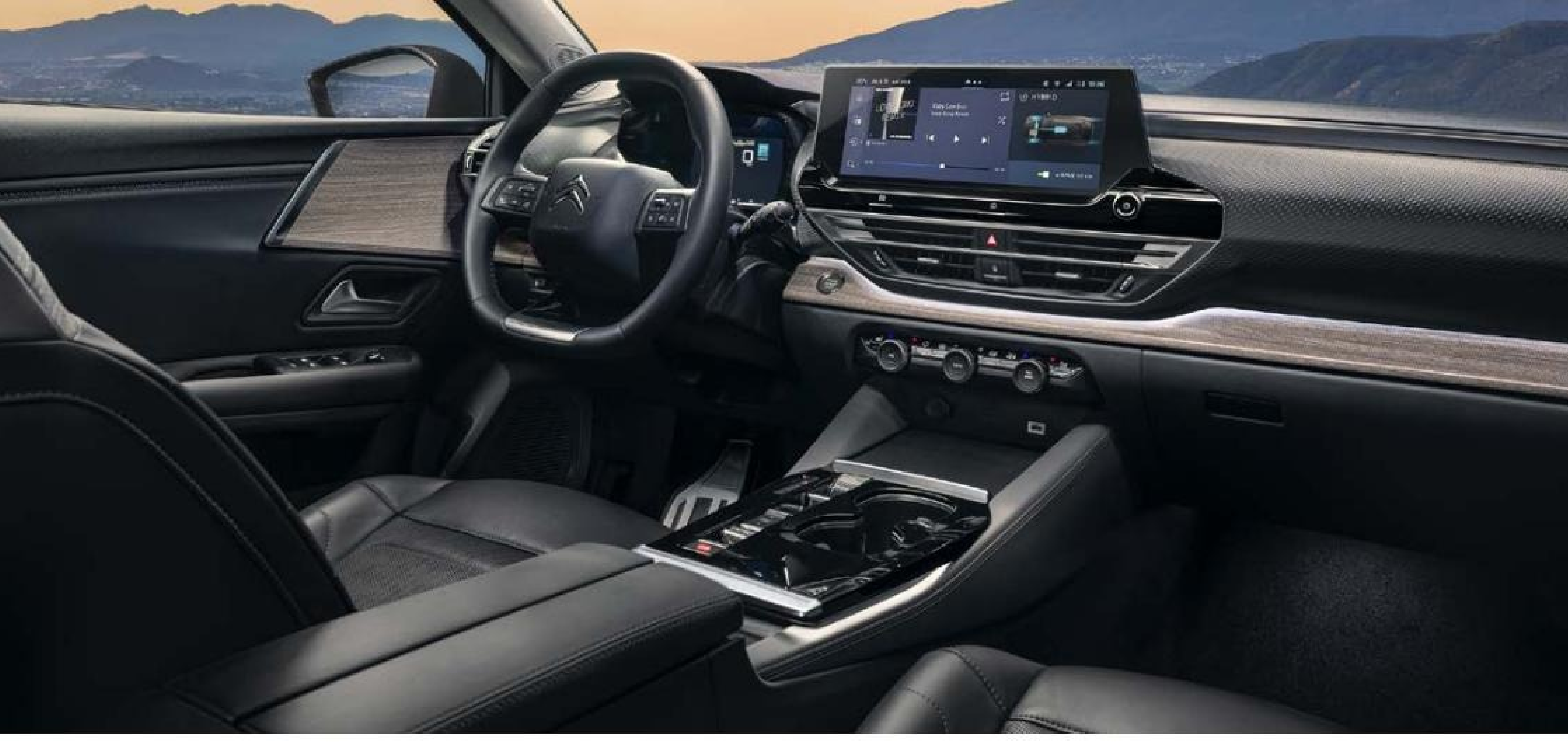
Citroen C5 представляет французскую марку в D-классе с 2000 года. За два десятилетия ситуация на рынке изменилась – большие седаны в Европе уже не столь популярны, зато пользуются спросом модели повышенной проходимости. В соответствии с современными трендами создали и новый Citroen C5 X. Кстати, буква «X» в названии призвана подчеркнуть преемственность поколений со знаменитыми Citroen CX и XM.

Citroen C5 X – большой лифтбэк повышенной проходимости длиной 4805 мм, шириной 1865 мм и высотой 1485 мм. Построен он на платформе EMP2, как и Peugeot 508, и премиальный DS 9.

Автомобилю увеличили клиренс, а нижняя часть кузова получила пластиковый вседорожный обвес. Дизайн получился по-французски авангардным. Стреловидные светодиодные фары и фонари выполнены в духе младшего Citroen C4. Также обращают на себя внимание раздутые крылья, изогнутая оконная линия и наклоненные на большой угол задние стойки крыши. У C5 X сразу два







спойлера – на верхней кромке заднего стекла и у его основания.

В отделке салона в дорогих версиях сочетаются кожа и дерево. Показания приборов выведены на дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло, а на центральной панели – большой 12-дюймовый сенсорный экран новой мультимедийной системы. Вместо рычага трансмиссии теперь набор кнопок. Салон стал просторнее, а объем багажника вырос до 545 л в обычном состоянии и 1640 л – со сложенными задними креслами.

Среди доступных для Citroen C5 X опций появились массаж сидений, камеры кругового обзора, система полуавтономного движения и электропривод пятой двери с сенсором открытия.

Первым дебютировал заряжаемый гибрид Citroen C5 X с 1,6-литровым бензиновым турбодвигателем и электромотором суммарной мощностью 225 л. с. Он способен проехать 50 км на электротяге. Позже ожидаются 1,6-литровые бензиновые турбомоторы, а вот дизели не анонсированы.

Подвеска дополнена технологией Progressive Hydraulic Cushions – амортизаторам со встроенными гидравлическими буферами, обеспечивающими лучший комфорт езды (как на протестированном нами Citroen C5 Aircross). Как и предшественники, новый Citroen C5 X можно заказать с пневмоподвеской, причем у гибрида она входит в стандартное оснащение.

Новый Citroen C5 X поступит в продажу в Европе во втором полугодии. Цены стартуют примерно с 35 тыс. евро, но гибрид будет ощутимо дороже.

Технические характеристики Citroen C5 X	
Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4805/1865/1485
Колесная база, мм	2785
Объем багажника, л	545/1640
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1598
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Суммарная мощность, л. с.	225
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Запас хода на электротяге, км	50
Стоимость автомобиля в Европе, евро	35 000 – 55 000



GMC Hum

расширени



mmer SUV

ие линейки

Концерн General Motors потихоньку возрождает Hummer после десятилетнего отсутствия на рынке. Как известно, теперь все модели марки будут исключительно электрическими. В прошлом году представили пикап GMC Hummer EV, а теперь к нему присоединился и вседорожник Hummer SUV.

Новый GMC Hummer SUV использует рамное шасси собрата, но несколько компактнее – достигает около 4999 мм в длину при колесной базе в 3218 мм. Вседорожник очень схож с пикапом по дизайну – у него такие же тоненькие светодиодные фары, хромированная решетка радиатора и расширенные крылья. Двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши и короткими свесами кузова выполнен ы духе классических Hummer прошлого. Панели крыши выполнены съемными. Флагманская версия получила 22-дюймовые легкосплавные диски, но также можно заказать вседорожный пакет с 18-дюймовыми высокопрофильными шинами и металлической защитой днища.

В салоне GMC Hummer SUV также господствуют грани и углы. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый дисплей, а к центральной панели крепится большой 13,4-дюймовый сенсорный экран. Среди прочего, мультимедийная система предоставляет информацию о таких параметрах, как мгновенные мощность и крутящий момент ли угол крена кузова. Пока появилась пятиместная версия, а позже могут добавить и семиместный вариант. Уже в базовой





версии есть бесключевой доступ со смартфона, камеры кругового обзора (включая камеру в днище для бездорожья) и система полуавтономного движения SuperCruise

Поначалу в продаже появится 842-сильная версия Edition 1, способная разгоняться до 100 км/ч за 3,5 с. За ней последует более доступный вариант мощностью 625 л. с., а вот о 1000-сильной модификации (как у флагманского пикапа) пока молчат. На выбор предложат два типа батарей: запас хода составит 400 либо 480 км. Интересно, что есть возможность запитывать от батареи различное электрооборудование.

Конечно же, новый Hummer полноприводной и с электронными блокировками дифференциалов. Пневмоподвеска позволяет регулировать клиренс в пределах 257-406 мм, что дает возможность преодолевать броды глубиной до 81 см. Угол въезда равен 49,6°, а съезда – 34,4°.

Также предусмотрены управляемые задние колеса с оригинальным режимом CrabWalk: в этом случае все колеса поворачиваются в одну сторону и пикап способен боком объехать препятствие. Благодаря этой функции диаметр разворота большого вседорожника – всего 10,8 м.

Новый GMC Hummer SUV поступит в продажу в начале 2023 года. Дебютная версия Edition 1 будет стоить 105 600 долларов (и 110 600 – со вседорожным пакетом), а базовый вариант по цене от 80 тыс. долларов предложат несколько месяцев спустя.

Технические характеристики GMC Hummer SUV	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина, мм	4999/2060
Колесная база, мм	3218
Клиренс (дорожный просвет), мм	257-406
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	842
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	1356
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. автоматическая
Ходовая	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Запас хода, км	480
Стоимость автомобиля (в США), долларов	80 000 – 110 600



Kia EV6

первый в новой линейке электромобилей


D
124 km/h
MAP
NAV



Kia разрабатывает следующее поколение своих электромобилей, причем ожидается целое новое их «семейство». В ближайшие годы появится сразу несколько моделей, а первенцем стал хетчбек повышенной проходимости Kia EV6.

Новый Kia EV6 – модель D-класса длинной 4680 мм, шириной 1880 мм и высотой 1550 мм. Колесная база при таких размерах немаленькая – 2900 мм. Построен авто на полностью новой платформе E-GMP, которую также использует электромобиль Hyundai Ioniq 5.

Если родственный Hyundai отличается рубленным дизайном в стиле 70-х, то Kia EV6 получился стремительным и элегантным. В его внешнем виде преобладают плавные формы. Раскосые светодиодные фары дополнены стреловидными ходовыми огнями. Длинный капот и высокая оконная линия добавляют профилю динамичности. Дверные ручки выполнены выдвижными. Задняя часть заострена, а тоненькие фонари растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона Kia EV6 пластик, полученный путем вторичной переработки, сочетается с алькантарой. Большие 12-дюймовые дисплеи цифровой приборной панели и мультимедийной системы сгруппированы в один блок, данные проецируются и на лобовое стекло, причем с функцией дополненной реальности. Центральная консоль выполнена в виде полки, а под ней – ниша для сумки.

Объем багажника составляет 520 л в обычном состоянии и 1300 л – со сложенными задними сиденьями. Есть и отсек спереди: в заднеприводной версии его объем составляет 52 л, а в полноприводной – 20 л.

Климатическую установку питает тепловой

насос. За доплату для электромобиля предложены беспроводная зарядка для смартфонов, аудиосистема Bose, парковочный автопилот с дистанционным управлением и система полуавтономного движения.

Новый Kia EV6 предложен в пяти разных версиях. Заднеприводные модификации оснащены одним мотором мощностью 170 или 225 л. с., а полноприводные – двумя моторами на 235, 325 или 585 л. с. Самый мощный вариант EV6 GT разгоняется до 100 км/ч за 3,5 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 260 км/ч.

Kia EV6 GT с аккумуляторной батареей емкостью 77,4 кВт·ч обладает запасом хода в 405 км, а вот у 325-сильной версии он равен 510 км. Также для более доступных вариантов доступна батарея на 58 кВт·ч. Предусмотрена возможность зарядки от 800-вольтных быстрых станций мощностью до 350 кВт – в этом случае подзарядиться на 80% можно всего за 18 минут.

Электромобиль Kia EV6 поступит в продажу с лета. Базовая версия хетчбэка будет стоить 44 600 евро, а вот 585-сильный GT оценили в 63 600 евро.



Технические характеристики Kia EV6	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4680/1880/1550
Колесная база, мм	2900
Объем багажника мин/макс, л	520/1300+57
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с.	585
Макс. крутящий момент, Н•м	740
Емкость батареи, кВт•ч	77,4
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Максимальная скорость, км/ч	260
Запас хода, км	405
Стоимость автомобиля, долларов	44 600 – 63 600


Merced
электричес
IONITY



des-Benz EQS

кая альтернатива S-Class

Mercedes-Benz продолжает развивать свою электрическую линейку EQ. Причем, теперь представил ее флагмана – новый Mercedes-Benz EQS. Уже его название намекает, что это электрическая альтернатива роскошному Mercedes-Benz S-Class.

Электромобиль Mercedes-Benz EQS построен на новой платформе, которую вскоре будут использовать и другие модели «семейства» EQ. Лифтбэк получился довольно крупным – 5216 мм в длину при колесной базе в 3210 мм и массой 2480 кг в базовой версии.

Mercedes-Benz EQS получился очень обтекаемым – с аркообразной крышей и выдвижными дверными ручками. Он не только выглядит стремительно, но и обладает рекордно низким коэффициентом лобового сопротивления – 0,20. То есть, это самый обтекаемый автомобиль из произ-


EQS 580
4MATIC
EQS

водимых в наши дни. Передняя часть решена в духе других моделей EQ – с пластиковой вставкой на месте решетки радиатора (она снабжена подсветкой) и продолговатыми светодиодными фарами. У боковых окон отсутствуют рамки. Фонари растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона использованы кожа и дерево. Внутреннее убранство получилось не менее футуристическим, чем дизайн. Фактически, передняя панель – один большой дисплей, разделенный на три секции: цифровая панель приборов, сенсорный экран мультимедиа и отдельный монитор для переднего пассажира. Также есть пара дисплеев для второго ряда. Передние сиденья получили электропривод, подогрев, вентиляцию и массаж.

Данные проецируются и на лобовое стекло, причем с функцией дополненной реальности. Стандартной для Mercedes-Benz EQS является система полуавтономного движения, а среди опций есть электропривод дверей, 710-ваттная аудиосистема, парковочный автопилот с дистанционным управлением.

На первых порах будут доступны два варианта электромобиля. У EQS 450 – задний привод и один 333-сильный мотор, а EQS 580 – полноприводной и с двумя моторами суммарной мощностью 524 л. с. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Позже добавят заряженную 760-сильную модификацию. Все EQS получили пневмоподвеску и управляемые задние колеса.

Поначалу будет доступна только аккумуляторная батарея емкостью 107,8 кВт·ч: с ней запас хода – внушительные 770 км. Позже также появится более доступная версия с батареей на 90 кВт·ч. Зарядка электромобиля на 80% от быстрой станции занимает всего 35 минут.

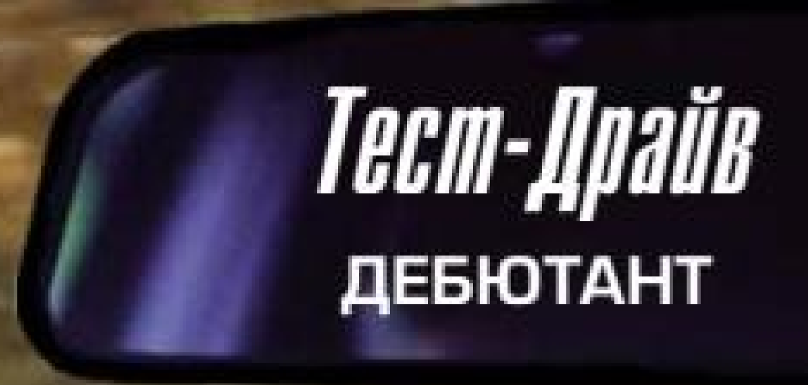
Новый Mercedes-Benz EQS поступит в продажу под конец года. Стоимость базового лифтбэка составит около 110 тыс. долларов.

Технические характеристики Mercedes-Benz EQS	
Тип кузова	лифтбэк
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2585
Длина/ширина/высота, мм	5216/1926/1512
Колесная база, мм	3210
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	524
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	830
Емкость батареи, кВт•ч	107,8
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, TPMS
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,3
Максимальная скорость, км/ч	210
Запас хода, км	770
Стоимость автомобиля, долларов	110 000 – 150 000

Land Rover

комфортабельный по





r Discovery

коритель бездорожья

Land Rover Discovery начинал в 1989 году, как классический рамный вседорожник. Свой образ модель не меняла на протяжении четверти века, однако нынешнее поколение модели имеет несущий кузов. Представили его в 2016 году и теперь пришло время для его обновления.

Вседорожник сохраняет знакомый стиль с плавными обводами кузова. Фирменная хромированная решетка радиатора освежена, а с ней сочетаются новые раскосые фары. Также несколько изменен передний бампер. Колесные арки раздуты, а боковины украшены штампованными линиями. Уже в базовой версии предусмотрены 19-дюймовые литые диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 22 дюймов. Сохранены и некоторые фамильные черты Discovery – линия крыши с характерным изломом и ассиметричная пятая дверь. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а новые узкие фонари растянуты на крылья. Также линейку пополнила новая версия R-Dynamic с аэродинамическим обвесом.

Во внутренней отделке всех версий, кроме базовой, сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, а подсветка –

светодиодная. Land Rover Discovery получил новое четырехспицевое рулевое колесо с уменьшенной ступичной накладкой, а вместо круглого селектора трансмиссии теперь установлен более традиционный рычаг. В базовом Discovery установлены циферблаты спидометра и тахометра в отдельных колодцах, а за доплату теперь предложена цифровая панель приборов. Также можно выбрать проекцию данных на лобовое стекло.

Центральная панель новая и серьезно наклонена. Сверху на ней установлен увеличенный 11,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы InControl Touch. Благодаря ему клавиш здесь стало гораздо меньше. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля полностью новые. У Land Rover Discovery два перчаточных ящика, вместительные карманы в дверях и спинках сидений, а огромный бокс в переднем подлокотнике поместит четыре 10-дюймовых планшета. Кроме того, в салоне 4 розетки и 9 USB-портов.

Передние сиденья комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Высокая посад-

ка способствует хорошей обзорности во всех направлениях.

Внутреннее пространство – козырь Land Rover Discovery. На втором ряду достаточно места для ног, да и над головой запас немаленький. Диван, кстати, установили новый. Сиденья также оснащены горизонтальной регулировкой – могут сдвигаться назад на 160 мм. Третий ряд кресел рассчитан на взрослых пассажиров ростом до 190 см.

Даже со всеми семью сиденьями на месте остается 258-литровый багажник. В пятиместной конфигурации он возрастает до 1137 л, а в двухместной – до 2406 л. Второй и третий ряд складываются с помощью электропривода, причем управлять этим процессом можно как кнопками в багажнике, так и через дисплей мультимедийной системы или даже дистанционно через смартфон. Пол багажника выполнен выдвижным и образует скамейку для пикника, а пятая дверь оснащена электроприводом во всех Discovery.



Базовая комплектация включает электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, камеру заднего вида, аудиосистему, датчики света и дождя, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, контроля давления в шинах и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте HSE Luxury добавлены система доступа без ключа, четырехзонный климат-контроль, электропривод передних сидений, подогрев и вентиляция кресел первого и второго ряда, спутниковая навигация, Wi-Fi, камеры кругового обзора, двухсекционная панорамная крыша и мониторы для задних пассажиров. Список опций включает функцию массажа передних сидений, парковочный автопилот (с режимом для автомобиля с прицепом), системы мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Линейка двигателей Land Rover Discovery также претерпела изменения. Базовым является 2,0-литровый 300-сильный бензиновый турбомотор, а выше в иерархии – новая турбированная рядная «шестерка» объемом 3,0 л и мощностью 360 л. с. Она более тяговита на малых оборотах, чем старый компрессорный V6. Уже при 1750 об/мин доступны 500 Н·м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 209 км/ч. К тому же, новый двигатель экономичнее – 9,3 л/100 км в смешанном цикле.

Турбодизели также новые – шестицилиндровые 3,0-литровые, на 250 и 300 л. с. У более мощной версии есть еще и электрический нагнетатель, поэтому уже при 1500 об/мин в распоряжении приличный крутящий момент в 650 Н·м. Тяги более, чем достаточно и можно даже буксировать 3,5-тонный прицеп. К тому же, мотор работает тише. Такой Discovery не намного медленнее 360-сильного бензинового – разгоняется до 100 км/ч за 6,8 с и развивает 209 км/ч. В среднем он расходует 7,4 л/100 км.

Автоматическая 8-ступенчатая коробка переключения передач работает очень плавно. Постоянный полный привод дополнен понижающей передачей, есть и система помощи на крутом спуске Hill Descent Control. Технология Terrain Response, дает возможность настроить полный привод для езды по грязи, камням, песку и снегу, причем может выбирать режим полностью автоматически. Также предусмотрен вседорожный круиз-контроль All-Terrain Progress Control, позволяющий на малой скорости «проползти» скромный участок. Пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс до 283 мм, что позволяет форсировать броды глубиной до 90 см. Угол въезда составляет 34°, а съезда – 30°. Так что вседорожные способности отличные, даже несмотря на отсутствие рамы.

Вместе с тем, несущий кузов и меньший вес способствуют неплохому поведению Land Rover Discovery на асфальте. Он уверенно чувствует себя в поворотах и мало кренится. При этом комфорт езды также улучшен благодаря многорычажной задней подвеске. На больших скоростях дорожный просвет уменьшается до 195 мм. Рулевое управление точное и весьма острое (2,7 оборота от упора до упора). Также неплохая шумоизоляция и в салоне довольно тихо.

Новый Land Rover Discovery уже продается в Европе. Цена стартует с 61 тыс. евро.

Технические характеристики Land Rover Discovery		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная масса, кг	2291	2311
Длина/ширина/высота, мм	4956/20731888	
Колесная база, мм	2923	
Колея передняя/задняя, мм	1692/1687	
Клиренс (дорожный просвет), мм	195-283	
Объем багажника, л	258/2406	
Диаметр разворота, м	12,3	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2995	2996
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	360 при 5500	300 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	500 при 1750-5000	650 при 1500-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/100	Дт/100
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости, с пневмоэлементами	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости, с пневмоэлементами	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC, Terrain Response	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	255/55 R20	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	6,8
Максимальная скорость, км/ч	209	209
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	9,3	7,4
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	61 000 – 84 600	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Mitsubishi E

перезагрузка

Eclipse Cross



Изначально Mitsubishi Eclipse был недорогим спорткупе. Модель провыпускали с 1989 по 2012 годы, но затем из-за низкого спроса сняли с производства. В 2017 году ее возродили, но уже как компактный вседорожник. Теперь он прошел обновление, причем довольно-таки существенное.

Mitsubishi Eclipse Cross отличается стремительным клиновидным силуэтом профиль с приподнятой задней частью. В дизайне по-прежнему преобладают рубленные линии. А вот передняя часть претерпела кардинальные изменения. Решетка радиатора стала шире и сочетается с новыми тоненькими светодиодными ходовыми огнями. Ниже установлены крупные фары. Воздухозаборник в бампере стал чуть уже. Колесные арки – мускулистые, расширенные, а боковины выполнены профилированными. Задние крылья и пятая дверь новые, причем стекло теперь не разделено пополам. В стойках крыши размещены новые L-образные фонари.

После модернизации вседорожник подрос сразу на 140 мм – до 4545 мм в длину при неизменной колесной базе в 2670 мм.

В салоне изменений поменьше и здесь господствует знакомый стиль Mitsubishi. Отделка щедро разбавлена вставками «под алюминий» и черными лакированными деталями. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Mitsubishi Outlander, у него же заимствовали и циферблаты приборов. Спидометр и тахометр с нежно-голубой подсветкой разделены новым экраном бортового компьютера. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Также заменен рычаг трансмиссии.



Центральная панель выполнена рельефной. Сверху к ней крепится новый 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы, немного повернутый к водителю. Для навигации в меню предусмотрена сенсорная панель, распознающая начертание букв пальцами. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля также новые, но некоторые из них мелковаты.

Посадка за рулем в Mitsubishi Eclipse Cross довольно высокая, даже по меркам вседорожников. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья довольно упругие, но обладают хорошей боковой поддержкой. Подогрев предусмотрен в базовой версии. На трансмиссионном тоннеле размещен широкий подлокотник, прячущий вместительный бокс. Обзор назад существенно улучшен благодаря увеличенному стеклу.

На втором ряду запас над головой достаточный для пассажиров ростом 185 см. Места для ног довольно много, по меркам автомобилей этого класса. К тому же, сиденья Mitsubishi Eclipse Cross оснащены горизонтальной регулировкой и могут сдвигаться назад. За счет новой пятой двери объем багажника немного вырос и теперь составляет 405-448 л (в зависимости от положения кресел). Со сложенными задними креслами он возрастает до 1235 л.

Базовая комплектация Mitsubishi Eclipse Cross включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth. Также предусмотрены 7 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте добавлены система доступа без ключа, кожаный салон, датчики света и дождя, подогрев сидений, камеры кругового обзора, системы автоматического торможения, контроля разметки и «слепых» зон. Список опций включает адаптивный круиз-контроль и 510-ваттную аудиосистему.

Начальный Mitsubishi Eclipse Cross сохранил 1,5-литровый бензиновый турбомотор. мощностью 152 л. с. У него бодрый характер и он быстро раскручивается до 6000 об/мин, хотя особой потребности в этом и нет. Он вполне тяговитый в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковые 250 Н·м крутящего момента в распоряжении при 2000-3500 об/мин. Однако бесступенчатый вариатор CVT не отличается быстротой реакций и не лучшим образом влияет на динамику, поэтому разгон до 100 км/ч занимает 11,4 с. К тому же, из-за вариатора мотор нередко шумный при разгоне. Зато трансмиссия настроена на экономичность и вседорожник расходует 8,2 л/100 км в городе и 6,2 л/100 км – на трассе.

А вот на смену дизелю пришел подзаряжаемый гибрид с 2,4-литровой атмосферной бензиновой «четверкой» и парой электромоторов общей мощностью 188 л. с. Он способен проехать 61 км на электротяге и






CANCEL



расходует всего 1,8 л/100 км в комбинированном цикле. Такой Eclipse Cross оснащают полным приводом S-AWC по умолчанию, а вот бензиновый вариант может быть и переднеприводным. Предусмотрены также отдельные режимы для снега и гравия.

Полный привод дополнен функцией векторизации тяги, уменьшающей недостаточную поворачиваемость (хотя не полностью). Несмотря на спортивный дизайн, Mitsubishi Eclipse Cross ставит на первое место комфорт, а не управляемость. Его подвеска мягкая и длинноходая: она хорошо справляется с выбоинами, но вседорожник ощутимо кренится в поворотах. Руль автомобиля слишком легкий и не самый информативный. На больших скоростях дает о себе знать шумы ветра.

Новый Mitsubishi Eclipse Cross уже поступил в продажу в Европе и США. Цена вседорожника стартует с 23 400 долларов, а заряжаемый гибрид обойдется примерно в 40 тыс. долларов.

Технические характеристики Mitsubishi Eclipse Cross	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1550
Длина/ширина/высота, мм	4545/1805/1685
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	191
Объем багажника, л	405/1235
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1499
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	152 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ASC, Hill Start Assist
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	225/55 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,4
Максимальная скорость, км/ч	195
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	9,8
загородный цикл	6,5
смешанный цикл	7,7
Стоимость тестируемого автомобиля, долларов	23 400 – 40 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000



Ford Musta

возвра



ang Mach 1

ащение

Ford Mustang Mach 1 1969 года – одна из самых знаменитых версий культовой модели. Сейчас он уже стал культовым и очень ценится коллекционерами, так что неудивительно, что время от времени эту модификацию возрождают. Появилась она и у нынешнего Ford Mustang Mach 1, сменив не менее культовый вариант Bullitt.

Новый Ford Mustang Mach 1 доступен исключительно в кузове купе. Автомобиль сохраняет характерные пропорции Mustang с длинным капотом, высокой оконной линией и сдвинутым назад салоном. В дизайне по-прежнему присутствуют черты самой первой модели 1964 года – рельефные боковины и огромная решетка радиатора. У Mach 1 она особая, с характерными «клыками». В переднем бампере увеличены воздухозаборники, «жабры» появились и на капоте. У передних и задних стоек крыши большие углы наклона, что сделало профиль стремительнее. Клиренс уменьшен на 25 мм, а стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски. Также предусмотрены аэродинамический обвес и задний спойлер, увеличившие прижимную силу на 22%. Сзади выглядывают четыре выхлопных трубы.

В отделке салона Ford Mustang Mach 1 сочетаются кожа и алюминий. Цвет подсветки приборов можно менять нажатием кнопки – доступны 125 различных оттенков. Педали и пороги украшены металлическими накладками. Внутри классический стиль соседствует с современными технологиями. Передняя панель и трехспицевое рулевое колесо выполнены в стиле Ford Mustang 60-х годов. Обращает на себя внимание и новый



рычаг коробки переключения передач с круглым набалдашником. А вот 12,3-дюймовая цифровая панель приборов – это уже современное достижение.

Компактная центральная панель увенчана новыми указателями давления масла и напряжения тока. Ниже находится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы SYNC 3. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много, но они весьма крупные и удобные в пользовании. Часть из них похожи на авиационные тумблеры.

Рулевая колонка Ford Mustang Mach 1 регулируется в двух плоскостях. Посадка в купе низкая, но обзорность вперед и по сторонам довольно неплохая. Стандартные сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. За доплату предложены ковшеобразные кресла Recaro с лучшей боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

Поскольку посадочная формула Mustang – 2+2, то места сзади хватит только для детей. Пространство над головой совсем скромное. Зато объем багажника немалый, по меркам купе – 408 л.

Комплектация Ford Mustang Mach 1 включает систему бесключевого доступа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, 1000-ваттную аудиосистему с 12 динамиками, круиз-контроль. Также обязательными является 7 подушек безопасности, системы стабилизации и автоматического замедления. Среди опций есть технологии соблюдения полосы движения, слежения за «слепыми» зонами и определения усталости водителя.

Под капотом прячется 5,0-литровый V8, знакомый по Mustang Bullitt, но его мощность выросла до 480 л. с. при высоких 7000 об/мин. «Восьмерка» легко раскручивается и очень тяговита: пиковые 570 Н·м крутящего момента в распоряжении при 4200 об/мин. Ее звук громкий и приятный благодаря новой выхлопной системе. Да и динамика хорошая: купе разгоняется до 100 км/ч за 4,4 с, а 400 м с места преодолевает за 12,5 с. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Максимальная скорость составляет 270 км/ч с механической трансмиссией и 250 км/ч – с автоматической.

Зато 10-ступенчатый «автомат» делает автомобиль существенно экономичнее – 18,3 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном против 20,3 и 9,7 л/100 км, соответственно. У «механики», впрочем, есть свое преимущество – она идет вместе




GEAR
N
RPM x1000
1245.4 km



OK
NAV
MAX A/C
A/C
AUTO


RECARO
RECARO

с дифференциалом повышенного трения, улучшающим маневренность.

Ford Mustang Mach 1 получил более жесткие пружины передней подвески, и адаптивные амортизаторы. Это положительно сказалось на поведении автомобиля на извилистых дорогах. Недостаточная поворачиваемость проявляется реже, чем у стандартной модели, да и крены в поворотах меньше. Правда, и комфорт езды пострадал, хотя Mustang не назовешь слишком жестким. Рулевое управление с электроусилителем отлично настроено – оно острое и точное, да и информативность на высоте. Курсовая устойчивость хорошая, как и сцепление с дорогой. Сорвать заднюю ось в занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Тормоза Brembo диаметром 380 мм обеспечивают отличное замедление: остановка со 100 км/ч происходит на отрезке в 32,3 м.

Новый Ford Mustang Mach 1 уже поступил в продажу в США, а вскоре появится и на европейском рынке. Цена купе несколько больше, чем у обычного Mustang с 5,0-литровым мотором – от 53 900 долларов.

Технические характеристики Ford Mustang Mach 1	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1839
Длина/ширина/высота, мм	4797/1916/1403
Колесная база, мм	2720
Колея передняя/задняя, мм	1594/1646
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника, л	408
Диаметр разворота, м	12,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4951
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	480 при 7000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	570 при 4200
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/61
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	6-ст. механическая или 10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	255/40 R19 спереди, 275/40 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8 (4,4)*
Максимальная скорость, км/ч	270 (250)
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	20,3 (18,3)*
загородный цикл	9,7 (8,4)
смешанный цикл	13,6 (12,0)
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	53 900 – 57 500
Периодичность техобслуживания, км	20 000

**В скобках – данные для версии с автоматической трансмиссией*

Peugeot 50

гибридный спортсмен



08 PSE



Peugeot в последнее время активизировали разработку спортивных моделей. Французская команда возвращается в 24-часовую гонку в Ле-Мане, причем готовит не только новый спортпрототип, но и его серийную версию. Кроме того, появилась новая линейка заряженных версий PSE (Peugeot Sport Engineered). Первенцем в ней стал новый Peugeot 508 PSE, причем он является заряжаемым гибридом.

Peugeot 508 PSE предложен не только как лифтбэк, но и с кузовом универсал. Даже стандартный 508 выглядит очень ярко благодаря аркообразной крыше, большому углу наклона задних стоек и клиновидной оконной линии. Светодиодные фары дополнены вертикальными ходовыми огнями, напоминающими клыки зверя. Усиливают впечатление боковые окна без рамок – редкость в этом сегменте. Флагманский заряженный вариант не слишком отличается внешне от базовой модели. У него особая черная решетка радиатора и характерные желтые вставки в бампере. Появились аэродинамический обвес и 20-дюймовые диски, а колесные арки слегка расширены. Из заднего бампера выглядывают две выхлопные трубы.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара, а разбавляют их ярко-желтые швы, черные лакированные детали и вставки «под карбон». Педали и пороги украшены металлическими накладками. Салон выдержан в фирменной стилистике i-Cockpit: обшитый перфорированной кожей руль небольшой и приплюснут сверху и снизу, а цифровая панель приборов помещена непривычно высоко на уровне глаз. Ее графи-



ка в 508 PSE новая, а при желании можно изменить конфигурацию и вывести на дисплей карту навигационной системы. Данные проецируются и на лобовое стекло. Фирменный изогнутый селектор трансмиссии расположен высоко.

Центральная панель Peugeot 508 PSE немного повернута к водителю и увенчана 10-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Ее меню изменено – появилась, в частности, графика работы гибридной установки. Часть кнопок здесь выполнены сенсорными, а часть – напоминает клавиши пианино.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Peugeot 508 PSE получил спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой, которые при этом остаются комфортабельными. Они оснащены электроприводом, причем у водителя есть память настроек. Также предусмотрены трехступенчатый подогрев и функция массажа. Посадка в по-спортивному низкая. Обзор вперед и по сторонам хороший, однако заднее стекло небольшое. Водителя и переднего пассажира разделяет двухуровневая центральная консоль с беспроводной зарядкой для смартфонов и боксом в подлокотнике.

На втором ряду места для ног достаточно много, а салон довольно широкий в районе плеч. Но пространство над головой небольшое, что ощутят люди ростом свыше 180 см. Объем багажника гибрида остался на уровне стандартного 508 – 487 л в обычном состоянии и 1537 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь получила электропривод с сенсором открытия.

Комплектация Peugeot 508 PSE одна и очень богатая: система доступа без ключа, электропакет, раздельный климат-контроль, камеры кругового обзора, датчики освещения и дождя, спутниковая навигация, мощная аудиосистема Focal, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, мониторинга «слепых» зон, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и ночного видения.

Гибридная силовая установка состоит из 1,6-литрового бензинового турбодвигателя на 200 л. с. и пары электромоторов – переднего 110-сильного и 112-сильного на задней оси. Суммарная отдача – 360 л. с. и 520 Н·м, то есть это самый мощный серийный Peugeot в истории. Под рукой всегда есть приличный запас тяги, да и реаеция на нажатие акселератора быстрая. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

При этом подзаряжаемый гибрид Peugeot 508 PSE еще и способен проехать 42 км в электрическом режиме. Зарядить батарею емкостью 11,6 кВт·ч можно 1 час 45 минут. Заявленный расход топлива – всего 2 л/100 км в комбинированном цикле.

Peugeot 508 PSE получил новые пружины




P
Hybrid
LIST
SRC
PEUGEOT


26°c
10:40
HYBRID
21.0
21.0
AUTO
A/C
Flux
Statistiques
Charge
eSave



подвески и стабилизаторы поперечной устойчивости, а также адаптивные амортизаторы. Езда стала более упругой (тем более, что у лифтбэка 20-дюймовая низкопрофильная резина), но жесткой ее не назовешь. К тому же, автомобиль меньше кренится в виражах – это заслуга не только подвески, но и батареи в днище, понизившей центр тяжести. Руль стал острее, а в режиме Sport наполняется тяжестью. Автомобиль неплохо маневрирует в городе, а недостаточная поворачиваемость теперь практически не проявляется. Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. Новые передние тормоза диаметром 380 мм позволяют замедляться увереннее. Шумоизоляция салона хорошая и на больших скоростях внутри тихо.

Новый Peugeot 508 PSE уже продается в Европе. Конечно, флагманская гибридная модель является самой дорогой в линейке 508 – от 66 600 евро. Впрочем, она быстрая и богато оснащена.

Технические характеристики Peugeot 508 PSE	
Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1875
Длина/ширина/высота, мм	4750/1907/1403
Колесная база, мм	2793
Колея передняя/задняя, мм	1625/1609
Клиренс (дорожный просвет), мм	136
Объем багажника, л	487/1537
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1598
Тип основного двигателя	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	300 при 3000
Тип вспомогательного двигателя	Электрический (2)
Макс. мощность вспомогательного двигателя	110+112
Суммарная мощность, л. с.	360
Суммарный крутящий момент, Н•м	520
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
комбинированный цикл	2,0
Запас хода на электротяге, км	42
Стоимость автомобиля в Европе, евро	66 600
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Ferrari 8

последний из могикан

812 GTS



Ferrari начиналась с атмосферных V12, однако вскоре эра этих двигателей закончится. В Маранелло не скрывают, что последним представителем старой школы является Ferrari 812. Наряду с купе в линейке присутствует и более редкий кабриолет Ferrari 812 GTS.

Новый Ferrari 812 GTS сохраняет классические пропорции с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и небольшими свесами кузова. Широкая решетка радиатора сочетается с тоненькими светодиодными фарами. Воздухозаборники на капоте не только охлаждают двигатель: они соединены каналами, по которым проходит воздух. Таким образом удалось увеличить прижимную силу без установки антикрыла. Задняя часть заострена, а четыре круглых фонаря – фирменная черта Ferrari. Из бампера выглядывают четыре широких выхлопных трубы.

Металлическая крыша складывается с помощью электропривода за 14 с на скорости до 45 км/ч. За спинками сидений появились обтекатели, прячущие дуги безопасности, спасающие при переворачивании. Также появился выдвижной экран, спасающий от ветра.

Конечно, крыша с механизмом, добавляет веса, поэтому Ferrari 812 GTS потяжелел до 1625 кг. Впрочем, для автомобиля длиной 4693 мм и шириной 1971 мм это немного.

В отделке салона преобладают дорогая кожа, полированный алюминий и карбон. На рулевое колесо традиционно вынесены клавиши управления фарами, указателями поворотов, стеклоочистителями, а еще кнопка запуска двигателя и переключатель manettino, отвечающий за изменение настроек шасси и мотора. По центру панели приборов установлен традиционный желтый циферблат тахометра с индикатором вы-

бранной передачи внутри. Остальные показания выведены на жидкокристаллические экраны. Справа проецируется изображение спидометра, а слева демонстрируются данные мультимедийной системы либо бортового компьютера, указателей температуры двигателя и остатка топлива в баке.

Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля тесно сгруппированы на компактной центральной панели. Интересно, что у пассажира есть свои приборы – на узком жидкокристаллическом экране, размещенном над крышкой перчаточного ящика, дублируется в цифровом виде информация спидометра и тахометра.

Посадка за рулем в Ferrari 812 GTS очень низкая. Кресла с карбоновым каркасом хорошо удерживают спину в поворотах, но довольно упругие. Электропривод помогает легко подобрать нужные регулировки. Обзорность назад не самая лучшая, но это можно исправить с помощью опционной камеры заднего вида.



В отличие от купе, в 812 GTS нет ниши для багажа за сиденьями. Да и багажник поменьше – 210 л, причем независимо от положения крыши.

Кабриолет Ferrari 812 оснащен 6,5-литровым V12 с непосредственным впрыском топлива. Его мощность огромная – 800 л. с. при 8500 об/мин, то есть с каждого литра рабочего объема «снимается» 123,1 л. с. без помощи турбонаддува! Конечно, в духе Ferrari этот двигатель увереннее всего ведет себя на высоких оборотах. Он очень отзывчив, а стрелка тахометра очень быстро доходит до максимальных 8900 об/мин и салон наполняет симфония двенадцати итальянских цилиндров. Максимальный крутящий момент в 718 Н·м в распоряжении с 7000 об/мин, но 80% его доступны уже при 3500 об/мин. При резком старте помогает технология Launch control: можно сколько угодно давить акселератор «в пол», она сама подберет идеальные обороты двигателя и поборет пробуксовку. Хорошему разгону способствует и 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, переключения в которой происходят молниеносно. Динамика немного хуже, чем у купе – 3 с до 100 км/ч и 8,3 с до 200 км/ч. Максимальная скорость превышает 340 км/ч.

Ferrari 812 GTS отлично сбалансирован и несложен в управлении. В арсенале – электронный задний дифференциал E-Diff и антипробуксовочная система F1-Trac. Поэтому итальянский жеребец сдержанный и послушный. А управляемые задние колеса


WARNING

делают автомобиль очень маневренным – недостаточная поворачиваемость практически не ощутима. Руль неимоверно острый – делает всего два оборота от упора до упора. Автомобиль мгновенно реагирует на малейшее его движение. Отлично проявляют себя и карбоново-керамические тормоза диаметром 399 мм спереди и 358 мм – сзади. Они не только обеспечивают резкое замедление, но и не теряют эффективности после нескольких кругов по гоночному автодрому.

Активные водители оценят придется по душе режим Race, в котором педаль акселератора становится отзывчивее, адаптивные амортизаторы – ощутимо жестче, а коробка передач «держит» высокие обороты. Кроме того, F1-Trac вмешивается гораздо позже, позволяя легкое скольжение задних колес. Конечно, с помощью переключателя manettino можно и полностью отключить системы стабилизации и контроля тяги и в этом случае купе показывает свой истинный нрав. Его «корма» легко уходит в занос, даже несмотря на широкие задние шины размером 315/35 ZR20. Хотя заносом теперь легче управлять с помощью новой системы Side Slip control, позволяющей контролировать его угол.

В Ferrari не забывают, что кабриолет туристический и сделали его более приспособленным для повседневной езды. Поэтому двигатель тихо и спокойно ведет себя на низких оборотах, а подвеска не такая уж и жесткая. Технология глушения мотора при остановках позволяет снизить средний расход топлива до 14,9 л/100 км.

Новый Ferrari 812 GTS выпустят лимитированной серией. Стоимость кабриолета немного выше, чем купе – 400 тыс. долларов.

Технические характеристики Ferrari 812 GTS	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1625
Длина/ширина/высота, мм	4693/1971/1276
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1672/1645
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	210
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6496
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	800 при 8500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	718 при 7000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/92
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,0
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км	
Смешанный цикл	16,4
Стоимость автомобиля, долларов	400 000
Периодичность ТО, км	10 000


Lamborg
гибридный

ghini Sian

эксклюзив

Новые экологические стандарты заставляют даже производителей экзотических спорткупе меняться. Уже никого не удивишь гибридными скоростными моделями вроде Ferrari SF90 Stradale или McLaren Speedtail. Теперь к этой когорте присоединилась и Lamborghini с купе Sian FKP37. В переводе с итальянского его название означает «молния», а аббревиатура отдает дань ушедшему из жизни Фердинанду Карлу Пиеху (37 – год его рождения) – многолетнему руководителю концерна Volkswagen.

В основе Sian лежит экстремальный лимитированный Lamborghini Aventador SVJ. Автомобиль получился немаленьким – 4980 мм в длину, 2101 мм в ширину и 1133 мм в высоту. Естественно, в конструкции использован карбон, а потому, даже несмотря на гибридную установку, масса относительно небольшая – 1600 кг.

Lamborghini Sian FKP37 – первая модель в новом фирменном стиле, предвестником которого стал концепт-кар Terzo Millennio. Хотя, конечно, купе сохраняет и фамильные черты – клиновидный профиль, заостренный «нос» и фирменные поднимающиеся вверх двери. Во внешнем виде по-прежнему преобладают грани и углы. Новыми чертами являются тоненькие Y-образные светодиодные фары и шесть фонарей. В боковинах увеличили воздухозаборники. Крыша получила прозрачную вставку, а двигатель прикрыт «жабрами». Появились скромный карбоновый обвес и выдвижное антикрыло. Расширенные задние крылья указывают на возросшую колею, а огромные «сопла» сзади – признак новой выхлопной системы.

В отделке салона использованы кожа,

алькантара и карбон. Материалы более качественные, чем у родственного Aventador, но компоновка осталась прежней. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выводятся на дисплей с измененной графикой. Наряду со спидометром и тахометром здесь отображают индикатор переключения передачи и данные телеметрии – боковое ускорение, время разгона до 100 км/ч и прохождения круга по гоночному треку.

Центральная панель Lamborghini Sian наклонена, а большую ее часть занимает сенсорный дисплей планшетного формата. Переключатели напоминают авиационные тумблеры, а клавиша запуска двигателя спрятана под пластиковой крышкой, как кнопка запуска баллистических ракет.

Ковшеобразные спортивные кресла с карбоновым каркасом отлично удерживают спину, хотя более жесткие, чем сиденья стандартного Aventador. Конечно, посадка за рулем очень низкая, что вкупе с миниатюрным задним стеклом существенно ухудшает обзорность, хотя есть камера заднего вида.

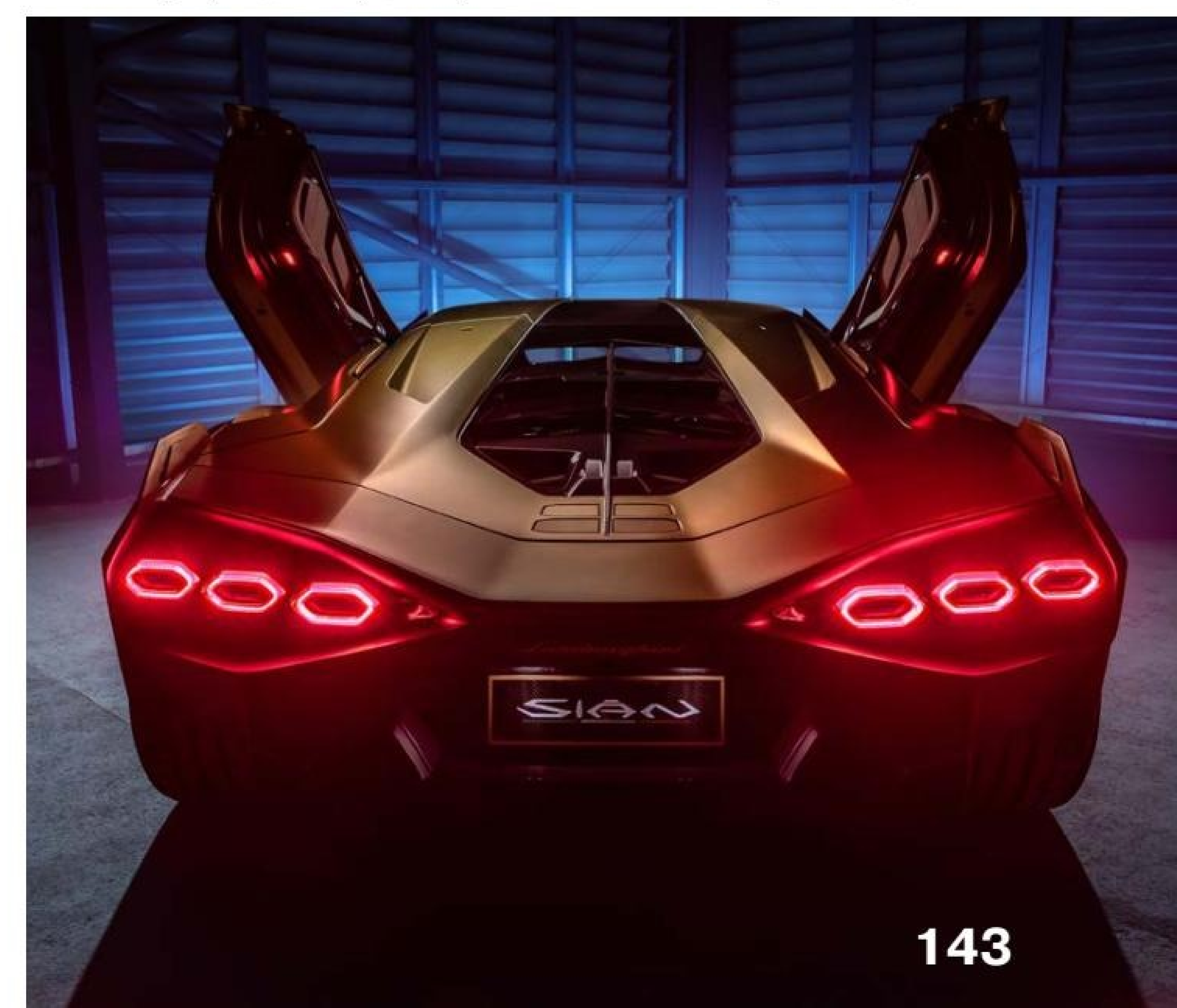
Комплектация Lamborghini Sian включает электростеклоподъемниками, климат-контроль, датчик света аудиосистему, спутниковую навигацию, парктроник и 6 подушек безопасности.

За спинками кресел прячется знакомый 6,5-литровый V12 доработан. Он развивает 785 л. с. при 8500 об/мин и является очень отзывчивым – бурно реагирует на малейшее касание педали акселератора. Помогает ему небольшой электромотор, кратковременно добавляющий 34 л. с. Конечно, этот двигатель высокооборотистый, но и в среднем диапазоне оборотов стало ощутимо больше тяги. Пиковый крутящий момент достигает 720 Н·м при 6750 об/мин, еще 38 Н·м дает электромотор. Нельзя не вспомнить и оглушительный рык мотора, который становится особенно громким после 4000 об/мин, когда открывается специальный перепускной клапан в выхлопной системе.

Пробуксовки при резком старте помогает избежать технология Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч. Прибавка от гибридной установки лучше всего чувствуется при обгоне на трассе, ведь с 70 до 120 км/ч купе разгоняется на 1,2 с быстрее, чем Aventador SVJ.

У гибрида нет традиционной батареи – ее заменяют суперконденсаторы, которые очень быстро заряжаются при рекуперативном торможении. Еще одно преимущество электромотора – он сглаживает переключения передач в 7-ступенчатом «роботе». При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

Постоянный полный привод и покрышки Pirelli размером 255/30 ZR20 спереди и 355/25 ZR21 сзади – залог отличного сцепления с дорогой. Хотя у купе Lamborghini больше тяги передается на заднюю ось. Управляемые задние колеса преображают немаленький Lamborghini Sian и делают его




13:58
16.02.2021
11.0 °C
STRADA
N
011382 km
48V


Lamborghini


Lamborghini
V12

гораздо маневреннее. Кроме того, траекторию можно подправлять педалью акселератора. Рулевое управление стало точнее и информативнее. Lamborghini сразу же реагирует на малейший поворот руля. При этом большая колесная база обеспечивает отличную курсовую устойчивость.

Адаптивные амортизаторы и делают крены кузова в виражах очень небольшими. Конечно, езда при этом очень жесткая, особенно в режиме Sport. Кстати, в этом случае передачи переключаются при более высоких оборотах, руль становится острее, а педаль акселератора – чувствительнее. Карбоново-керамические тормоза диаметром 400 мм спереди и 380 мм сзади позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 30 м.

Новый Lamborghini Sian FKP37– настоящий эксклюзив, ведь выпустят только 63 купе и 19 кабриолетов. Стоимость автомобиля – 2,6 млн. евро, но тем не менее все Sian уже раскуплены. Кстати, уже известно, что в будущем все Lamborghini постепенно станут гибридами, так что Sian обозначил начало нового этапа в истории марки.

Технические характеристики Lamborghini Sian FKP37	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1600
Длина/ширина/высота, мм	4980/2101/1133
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1720/1680
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника мин/макс, л	110
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6498
Тип основного двигателя	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	785 при 8500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	720 при 6750
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, электромотора, л. с.	34
Макс. крутящий момент электромотора, Н•м	38
Суммарная мощность, л. с.	819
Суммарный крутящий момент, Н•м	758
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/85
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	350
Расход топлива, л/100 км	
Смешанный цикл	19,2
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	2 600 000

Сравнение семейных седанов



Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6 напоминает улыбку



Skoda Superb

«Нос» Skoda Superb украшен логотипом марки



Volvo S90

Фары Volvo S90 украшены Т-образными светодиодами

Большие модели Е-класса просторные и вместительные, однако в последнее время они существенно проигрывают вседорожникам. Тем не менее, у них остаются свои поклонники, ведь такие модели и интереснее в управлении, и быстрее. Особенно если взять версии помощнее с турбомоторами. Так, на украинский рынок выходит Mazda 6 с таким двигателем, а ее конкурентами являются Skoda Superb и Volvo S90.

Mazda 6 привлекает пропорциями спортивного седана. Автомобиль отличается клиновидным профилем с длинным выпуклым капотом, ниспадающей линией крыши и приподнятой задней частью. Мускулов прибавляют раздутые передние крылья. Фирменная широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с узкими светодиодными фарами. «Плечи» седана расширены, а в крышку багажника интегрирован небольшой спойлер. Фонари Mazda 6 напоминают лепестки цветов и соединены хромированной накладкой.

Недавно обновленный Skoda Superb отличается граненым дизайном. Капот и боковины лифтбэка выполнены рельефными, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Освеженная модель легко узнается по новому «лицу» с увеличенной решеткой радиатора. На «носу», как и ранее, расположен логотип Skoda. Новые стреловидные фары теперь светодиодные. Передний бампер стал массивнее, а воздухозаборник в нем шире. Фонари соединены тоненьким хромированным молдингом. Примечательно, что в лючке бензобака спрятан скребок для льда, а в водительской двери – зонтик.

Volvo S90 привлекает лаконичным скандинавским стилем. В его дизайне преобладают строгие линии, сохранена и фирменная перечеркнутая решетка радиатора. Хотя не обошлось и без ярких деталей вроде светодиодных фар с Т-образными ходовыми огнями, которые в Volvo называют молотом Тора. (в честь бога из скандинавской мифологии). Да и аркообразная линия крыши делает седан динамичнее в профиль. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а по краям кузова сзади размещены оригинальные изогнутые фонари.

Конечно, все три автомобиля немаленькие. Volvo самый большой в этой тройке: его длина достигает 4963 мм против 4870 мм у Mazda и 4869 мм у Skoda. А вот колесная база самая большая у S90 – 2941 мм тогда, как у «шестерки» – 2830 мм, а у Superb – 2841 мм. Шведский автомобиль несколько тяжелее соперников – 1680 кг против 1585 кг у «японца» и 1505 кг у «чеха».

Внутри Mazda 6 господствует спортивный стиль, а в отделке преобладает кожа. Передняя панель напоминает по форме крыло самолета. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр, а в районе хвата рук на ободе предусмотрены наплывы. По центру панели приборов находится ди-



У Mazda динамичный профиль с длинным капотом и покатой формой крыши



Skoda легче соперников – 1505 кг



S90 наиболее тяжелый – 1784 кг



Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом



В отличие от соперников, Skoda – лифтбэк



По краям кузова Volvo размещены С-образные фонари

сплей спидометра, слева от него – тахометр, а справа – указатель уровня топлива и цветной экран бортового компьютера. Данные проецируются и на лобовое стекло. На центральной панели размещен 8,0-дюймовый дисплей навигационной системы Он сенсорный, но навигация в меню может осуществляться и с помощью круглого джойстика. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально расположены. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние кресла оснащены электроприводом регулировок, подогревом и вентиляцией. Обогревается и лобовое стекло. Они отлично удерживают спину, хотя довольно упругие. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая «корма» несколько ограничивает обзор назад.

Внутри Superb преобладают строгие горизонтальные линии. Отделку кожей и алькантарой разбавляют дерево и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Octavia. Показания приборов выведены на дисплей. На широкой центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и к ним несложно привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья несколько упругие, зато неплохо удерживают спину. Они получили электропривод (у водительского кресла – с памятью) и подогрев, обогревается и руль. Под водительским сиденьем размещена ниша со светоотражающим жилетом. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Установка электромеханического стояночного тормоза с небольшим рычажком позволила увеличить передний подлокотник. Внутри его – вместительный бокс.

Салон Volvo S90 также декорирован кожей и полированным алюминием, присутствует в отделке и тиковое дерево. Трехспицевое рулевое колесо снабжено наплывами на ободе в районе хвата рук, а селектор трансмиссии инкрустирован натуральным хрусталем. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. На центральной панели S90 установлен немаленький 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он заведует большинством важных функций – от навигации до климат-контроля. Благодаря этому переключателей здесь осталось всего восемь. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Volvo комфортабельные и обеспечивают неплохую боковую поддержку. Электропривода у них нет, но есть подогрев. Посадка немного ниже, чем в других седанах, но обзорность во всех направлениях хорошая. На высоком трансмиссионном тоннеле предусмотрен подлокотник с немаленьким боксом внутри.

На втором ряду места для ног во всех трех

автомобилях более, чем достаточно, хотя Volvo в этом плане – лидер. Ширина салона примерно одинаковая в трех автомобилях. В S90 и Superb пространство над головой больше, чем у «шестерки». Зато задние кресла Mazda 6 получили подогрев. Лифтбэк Skoda обладает наиболее вместительным 625-литровым багажником тогда, как в Volvo его объем равен 500 л, а в Mazda – 480 л. В чешском автомобиле можно сложить задние сиденья и получится 1760-литровый отсек.

Для сравнения выбраны примерно схожие по цене версии моделей – Mazda 6 2,5T Top, Skoda Superb 2,0 TSI Sportline и Volvo S90 2,0 T5 Momentum. Естественно, автомобили очень богато оснащены: у всех есть система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, парктроник, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль, легкосплавные диски, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Mazda и Skoda также получили камеру заднего вида, а в «шестерке» также есть системы автоматического торможения, контроля «слепых» зон и полосы движения. В Skoda 8 подушек безопасности, в Volvo – 7, а в Mazda – 6.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми бензиновыми турбомоторами. Под капотом Mazda – 2,5-литровая 231-сильная «четверка». Ее преимущество – огромная тяга на малых и средних оборотах, ведь уже при 2000 об/мин в распоряжении щедрые 420 Н·м крутящего момента. Этого более, чем достаточно, чтобы непринужденно совершить обгон на трассе. При этом характер у мотора бодрый – он отзывчивый и быстро раскручивается, да и турбопаузы нет. Разгон до 100 км/ч занимает 7 с, а максимальная скорость составляет 239 км/ч. В городском цикле расход топлива равен 10,7 л/100 км, а в загородном – 5,9 л/100 км. Также седан доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (165 л. с.) и 2,5 л (194 л. с.).

Skoda Superb получил 2,0-литровый турбодвигатель мощностью 220 л. с. Тяги у него вполне достаточно, ведь максимальные 350 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1500-4400 об/мин. Эластичность на высоте, но при этом и раскручивается двигатель неплохо. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи очень быстро. Динамика такая же, как и у Mazda – Superb разгоняется до 100 км/ч за 7 с и достигает 247 км/ч. Также лифтбэк экономичный: в городском цикле расход топлива составляет 8,9 л/100 км, а в загородном – 6,0 л/100 км. В Украине также предложены версии этого мотора мощностью 190 и 272 л. с., а также 2,0-литровые турбодизели на 150 и 200 л. с.

Volvo оснащен 2,0-литровым 254-сильным турбомотором. . Мотор очень тяговит на малых оборотах, ведь максимальный крутя-



Передняя панель Mazda по форме напоминает крыло



Показания приборов Superb выведены на дисплей



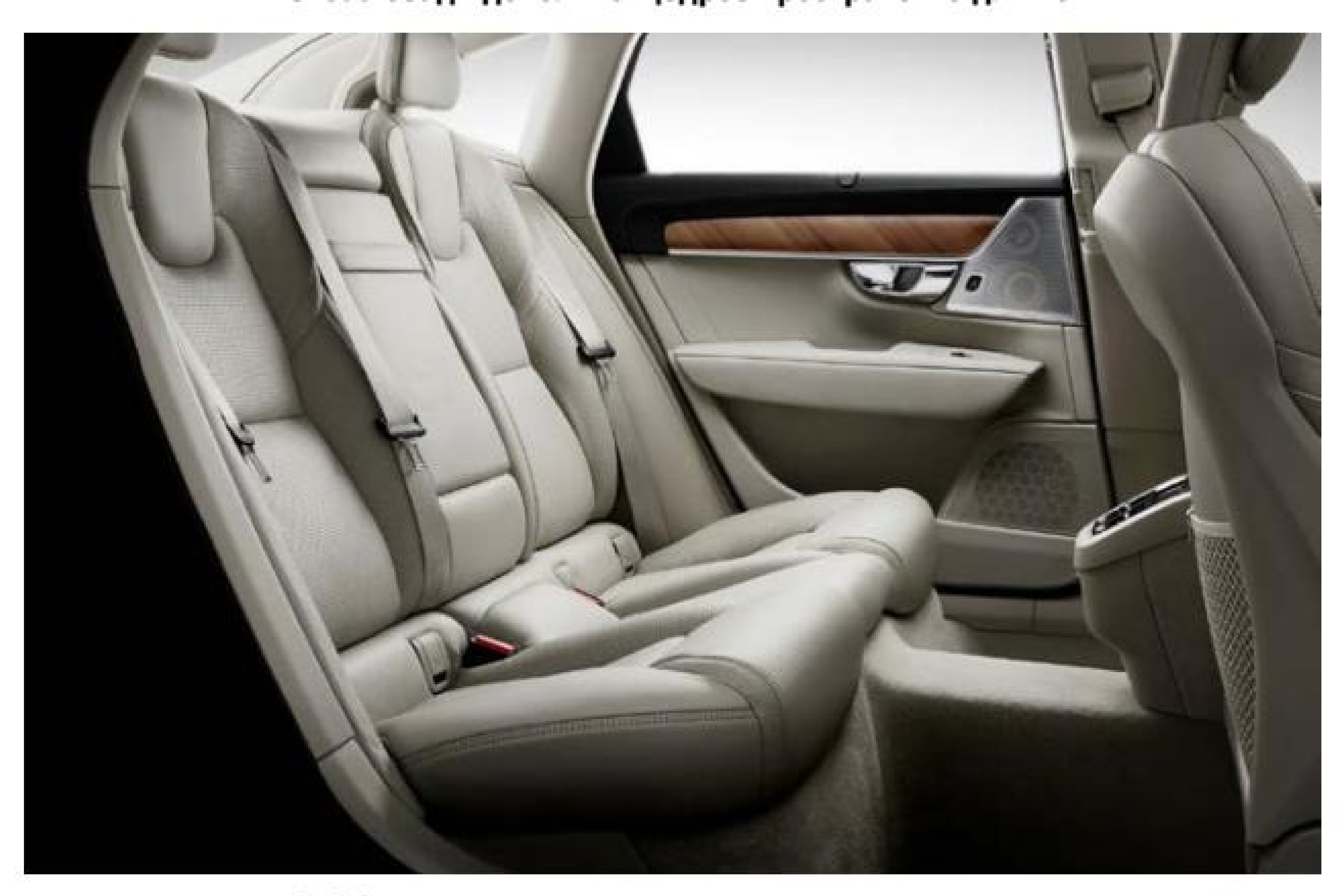
Большую часть центральной панели S90 занимает огромный дисплей



Задние кресла Mazda 6 получили подогрев



В Skoda сзади довольно щедрое пространство для ног



В Volvo достаточно места для задних пассажиров

щий момента в 350 Н·м в распоряжении с 1500 об/мин. Автоматическая 8-ступечнатая трансмиссия демонстрирует плавные и быстрые переключения. Правда, на высоких оборотах мотор становится довольно шумным. Несмотря на больший вес, у S90 лучшая в тройке динамика – 6,8 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. К тому же, шведский седан самый экономичный – 8,6 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – на трассе. Volvo также можно выбрать с 320-сильной версией этого мотора или 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 190 и 235 л. с.

Mazda 6 всегда отличалась хорошо настроенной ходовой и демонстрирует наиболее интересную управляемость. Руль седана – острый и приятно наполнен тяжестью, да и обратная связь у него неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. «Шестерка» мало кренится в поворотах, хотя при этом слишком жестким его не назовешь. Серьезно дают о себе знать только глубокие выбоины. На скорости 130 км/ч становятся слышны шумы ветра и шин.

Skoda демонстрирует уверенную и безопасную управляемость, пусть и не очень увлекательную. Сцепление с дорогой у него на высоте, а система XDS+, имитирует дифференциал повышенного трения и помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Подвеска традиционно упругая, что особенно заметно на дорогах низкого качества. Зато кренится в поворотах лифтбэк не очень сильно. Также следует отметить весьма качественную шумоизоляцию.

Настройки ходовой Volvo S90 являют собой баланс между комфортом и управляемостью. Сцепление с дорогой у седана хорошее. Подвеска легко справляется с большинством выбоин, но при этом крены в поворотах небольшие. Руль наполнен тяжестью и вполне информативный, а в спортивном режиме становится острее. Иногда ощутима недостаточная поворачиваемость. На скоростях свыше 130 км/ч порой дает о себе знать свист ветра в районе зеркал заднего вида, но в остальном в салоне Volvo тихо. Тормоза Volvo – лучше, чем у соперников: для остановки со 100 км/ч ему понадобится 32,6 м.

Mazda 6 2,5T Top самый доступный седан из трех – 1 139 000 гривен. При этом у него наиболее богатое оснащение. Skoda Superb 2,0 TSI Sportline стоит 1 173 000 гривен и привлекает вместительным багажником. Цена Volvo S90 2,0 T5 Momentum – 1 193 000 гривен, а его сильная сторона – экономичность.



Объем багажника Mazda – 480 л

Багажник Superb самый большой – 625 л

У S90 в распоряжении – 500 л

Технические характеристики			
Модель	Mazda 6	Skoda Superb	Volvo S90
Тип кузова	седан	лифтбэк	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5	5/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1585	1505	1784
Длина/ширина/высота, мм	4870/1840/1450	4975/1865/1445	4963/1879/1443
Колесная база, мм	2830	2870	2941
Колея передняя/задняя, мм	1586/1595	1580/1590	1628/1629
Клиренс (дорожный просвет), мм	165	145	152
Объем багажника мин/макс, л	480	460	500
Диаметр разворота, м	11,2	11,8	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2488	1984	1969
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	231 при 5000	220 при 4500	254 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	420 при 2000	350 при 1500-4000	350 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/66	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на типа McPherson со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	8	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, DSTC, TPMS
Размер шин	225/45 R19	235/45 R18	235/45 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0	7,0	6,8
Максимальная скорость, км/ч	239	247	250
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,7	8,9	9,5
загородный цикл	5,9	6,0	5,9
смешанный цикл	7,7	7,1	7,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 139 000	1 173 000	1 193 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		

Небольшие вседорожники с «огоньком»



Fiat 500X

Круглые фары и молдинг на «носу» Fiat 500X указывают на принадлежность к 500-тому «семейству»



Hyundai Kona

Hyundai Kona привлекает «двухэтажной» оптикой



Jeep Renegade

Зубастая решетка радиатора и круглые фары – фамильные черты Jeep Renegade

Еще не так давно, лет 10-15 назад, единственным недорогим предложением для любителей активной езды были «горячие» хетчбэки. Однако теперь есть им альтернатива, ведь на рынке появились небольшие и мощные вседорожники. Они довольно быстрые, но при этом повышенный клиренс позволяет заехать на бордюр, а полный привод весьма кстати зимой или на грунтовке. В Украине к таким моделям можно отнести обновленные Hyundai Kona и Fiat 500X, а также Jeep Renegade во флагманской версии.

Fiat 500X – наглядный пример ретро-дизайна. Принадлежность автомобиля к «семейству» Fiat 500 сразу заметна. Во внешнем виде преобладают плавные формы. Четыре большие круглые фары сочетаются с узким хромированным молдингом на «носу». Оптика, кстати, светодиодная. Бамперы спереди и сзади скошены и украшены серебристыми накладками. Обращают на себя внимание раздутые колесные арки и большой воздухозаборник в переднем бампере. «Плечи» задних крыльев расширены, а на крыше установлен спойлер. Фонари вседорожника выполнены в виде колец.

Обновленный Hyundai Kona стал элегантнее на вид. У автомобиля теперь выражен «нос», решетка радиатора стала шире, а в бампере увеличен воздухозаборник. Полностью новая и светодиодная передняя оптика, но она остается «двухэтажной»: сверху размещены узкие ходовые огни и указатели поворотов, а снизу – фары головного света. Крылья раздуты, а боковины выполнены рельефными. Пластиковый защитный обвес довольно массивный. На крыше установлен большой спойлер, а обновленные фонари также размещены в два уровня: лампы заднего хода установлены отдельно в бампере.

Jeep Renegade также недавно освежили. Он выделяется на фоне соперников благодаря классическому вседорожному дизайну и двухобъемному профилю. У него малые углы наклона стоек крыши и выраженные расширенные колесные арки. Передняя часть выдержана в традиционном стиле Jeep: фирменная «зубастая» решетка радиатора сочетается с круглыми фарами. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей, а на крыше установлен спойлер. Оригинальные квадратные фонари дополнены Х-образным узором – как на канистрах для топлива.

Все три автомобиля приблизительно одинаковые по размерам. Длина Fiat достигает 4264 мм, Hyundai – 4205 мм, а Jeep – 4236. Итальянский и американский автомобили, несмотря на внешние различия, построены на одной платформе и колесная база у них одинаковая – 2570 мм. В Kona она равна 2600 мм. Hyundai несколько легче соперников – 1395 кг против 1418 кг в Jeep



Fiat тяжелее соперников – 1430 кг



Hyundai наиболее компактный – 4205 мм



Jeep выше соперников – 1697 мм



Фонари 500X выполнены в виде колец



Заднее стекло Kona прикрыто спойлером



Фонари Renegade напоминают топливные канистры

и 1430 кг в Fiat.

В салоне Fiat 500X просматриваются черты классического стиля, типичного для 500-ой серии. Пластик на передней панели имитирует голый металл, довольно много и хромированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу и обшит кожей. Приборы помещены в отдельные колодцы. Центральное место занимает цветной экран бортового компьютера, справа от него – тахометр, а слева – спидометр. Рельефная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться в них несложно. У 500X – два перчаточных ящика, а также вместительные отсеки в дверях и центральной панели. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья довольно мягкие, но их подушки немного коротковаты. Есть и подогрев. Стояночный тормоз – электромеханический, что позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Hyundai Kona внутри гораздо более сдержано, чем снаружи. Многие детали салона знакомы по Hyundai i30. В частности, у хетчбэка позаимствовано трехспицевое рулевое колесо. Показания приборов теперь выведены на 10,25-дюймовый дисплей. К широкой центральной панели сверху прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного и они достаточно крупные. Рулевая колонка Hyundai Kona регулируется по углу наклона и вылету. Передние сиденья комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Кресла обогреваются, как и руль. Посадка достаточно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Обзор назад ограничен из-за маленького стекла. Бокс в центральном подлокотнике прячет беспроводную зарядку для смартфона.

Отделка салона Jeep Renegade разбавлена яркими вставками. Передняя панель – рельефная, а с пассажирской стороны на ней предусмотрена широкая ручка. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а на ободе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Выпуклая центральная панель сверху украшена надписью Since 1941 («с 1941 года»). Ниже установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а водительское кресло оснащено электроприводом регулировки поясничного подпора. Передние сиденья Renegade мягкие и комфортабельные, но их боковая поддержка недостаточная, да и подушки коротковаты. Предусмотрен и их подогрев.

Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Однако толстые задние стойки мешают при движении задним ходом.

На втором ряду пространство для ног примерно одинаковое во всех трех автомобилях. Естественно, в высоком Jeep места над головой больше, чем в двух других автомобилях. В Kona салон более узкий, а потому троим пассажирам сзади тесновато. Hyundai обладает самым вместительным багажником – 374 л против 351 л – Jeep у и всего 245 л – у Fiat. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1156, 1297 и 910 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Fiat 500X 1,4 City Cross, Hyundai Kona 1,6 Elegance и Jeep Renegade 1,3 Limited. Все они укомплектованы системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, легкосплавными дисками, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, парктроником системами стабилизации и контроля давления в шинах. Fiat и Hyundai оснащены датчиками света и дождя, а Kona получила камеру заднего вида, системы автоматического торможения и контроля полосы движения. В итальянском и корейском автомобилях по 6 подушек безопасности тогда, как в американском – 7.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми турбодвигателями. Мотор Fiat 500X объемом 1,4 развивает 170 л. с. при 5000 об/мин. «Четверка» бодрая и довольно быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента доступны при 2500 об/мин. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает плавно и демонстрирует быстрые реакции. Fiat разгоняется до 100 км/ч за 8,6 с и достигает 200 км/ч. Расход топлива у него самый маленький – 8,5 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км – в загородном. В Украине также доступна 140-сильная версия этого мотора.

Под капотом Hyundai Kona – 1,6-литровый двигатель с самой высокой в тройке мощностью – 198 л. с. Тяги у мотора также ощутимо больше, ведь максимальный крутящий момент составляет 265 Н·м при 1500-4500 об/мин. Обгон на трассе легко совершается без понижения передачи. Характер «четверки» спокойный, а работает она довольно тихо. А 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает очень быстро. Поэтому неудивительно, что динамика лучшая из трех авто: 8,1 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. При этом автомобиль довольно «прожорливый»: 9,2 л/100 км в городе и 6,7 л/100 км на трассе. Вседорожник у нас также доступен с 1,0-литровым 120-сильным турбомотором, а также в полностью электрическом исполнении мощностью 204 л. с.



Салон Fiat выполнен в старинном стиле



Показания приборов Hyundai выведены на дисплей



Выпуклая центральная панель Jeep сверху украшена надписью Since 1941



Сзади в 500X немного места над головой



Салон Kona самый узкий



В Renegade очень щедрое пространство над головой

Мотор Jeep Renegade объемом 1,3 л также осназен турбонаддувом и развивает 180 л. с. при 5000 об/мин. «Четверка» отличается резвым характером и быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга на малых оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 270 Н·м доступен уже при 1850 об/мин. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Jeep демонстрирует неплохую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 8,5 с и достигает 201 км/ч. Расход топлива составляет 8,6 л/100 км в городе и 6,6 л/100 км – на трассе.

Полный привод у всех трех автомобилей – подключаемый. Дорожный просвет Fiat равен 179 мм, Hyundai – 170 мм, а Jeep – 198 мм. Renegade лучше приспособлен к бездорожью и получил технологию помощи на крутом спуске.

Fiat демонстрирует уверенную управляемость на уровне легковых моделей, даже несмотря на ощутимый вес. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Dynamic Steering Torque, имитирующая дифференциал повышенного трения. Рулевое управление точное, хоть и не очень информативное, а нажав кнопку City можно сделать руль легче, что удобно в городских условиях и при парковке. Подвеска самая мягкая в тройке и легко справляется с дорожными неровностями и при этом вседорожник мало кренится в поворотах. На больших скоростях в салоне слышен шум ветра, хотя он и не очень громкий.

В Hyundai Kona неплохое сцепление с дорогой, часто ощутима недостаточная поворачиваемость. Руль точный и наполнен тяжестью, но не самый информативный. Вседорожник мало кренится в поворотах, однако за это приходится расплачиваться довольно упругой ездой. Зато Kona самый маневренный: диаметр разворота составляет 10,2 м против 11,1 м у 500X и Renegade. Весьма неплохо выполнена и шумоизоляция, поэтому при езде по автомагистрали в салоне тихо.

Ходовая Jeep больше настроена на комфортную езду. Большинство выбоин легко поглощаются, хорошее и сцепление с дорогой. Правда, длинноходая подвеска и высокий кузов приводят к ощутимым кренам в поворотах. Рулевое управление с электроусилителем точное, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Курсовая устойчивость вседорожника не вызывает вопросов. Однако, на больших скоростях в угловатом автомобиле дают о себе знать аэродинамические шумы.

Fiat 500X 1,4 City Cross дешевле соперников – 707 500 гривен. Он также привлекает экономичностью. Jeep Renegade 1,3 Limited стоит 758 тыс. гривен и отличается хорошими вседорожными качествами. Hyundai Kona 1,6 Elegance несколько дороже – 802 300 гривен, но зато у него лучшая динамика и самое богатое оснащение.



Багажник Fiat небольшой – 245 л

Объем багажника Hyundai – 374 л

У Jeep в распоряженни – 351 л

Технические характеристики			
Модель	Fiat 500X	Hyundai Kona	Jeep Renegade
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1430	1395	1418
Длина/ширина/высота, мм	4273/1796/1620	4205/1800/1560	4236/1806/1697
Колесная база, мм	2570	2600	2570
Колея передняя/задняя, мм	1545/1545	1559/1568	15470/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	179	170	198
Объем багажника мин/макс, л	245/910	374/1156	351/1297
Диаметр разворота, м	11,1	10,2	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1591	1332
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	170 при 5500	198 при 5500	180 при 5750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 2500	265 при 1500	270 при 1850
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/50	Аи-95/48
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	9-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/55 R17	215/55 R17	215/60 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	8,1	8,5
Максимальная скорость, км/ч	200	210	201
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,5	9,2	8,6
загородный цикл	5,7	5,9	6,6
смешанный цикл	6,7	7,5	7,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	707 500	802 300	758 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Небольшие вседорожники премиум-класса



Mercedes-Benz GLA

Радиаторная решетка Mercedes-Benz GLA украшена большой трехлучевой звездой



Range Rover Evoque

Новый Range Rover Evoque сохранил знакомый дизайн



Volvo XC40

Светодиодные фары Volvo XC40 украшены Т-образными ходовыми огнями

Компактные вседорожники пользуются немалой популярностью, а потому этот сегмент постоянно пополняется новыми представителями. Среди них есть как доступные автомобили, так и премиальные модели. Так, недавно в Украине стартовали продажи нового Mercedes-Benz GLA второго поколения. Его конкурентами являются Range Rover Evoque и Volvo XC40.

Первый Mercedes-Benz GLA был больше похож приподнятый хетчбэк A-Class, а его преемник выглядит более самобытно. Он отличается купеобразным профилем с покатой крышей. Капот стал выше, а в дизайне теперь преобладают раздутые поверхности. Широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой. Раскосые фары являются светодиодными. У GLA выраженные колесные арки, а боковины стали менее рельефными. Пятая дверь прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены стреловидные фонари.

Range Rover Evoque второго поколения с виду не сразу отличишь от предшественника. У него остается знакомый силуэт с короткими свесами кузова и высокой клиновидной оконной линией. Вместе с тем, вседорожник наделили чертами старшего брата Range Rover Velar. Особенно родство заметно спереди благодаря узкой решетке радиатора и тоненьким светодиодным фарам. Колесные арки по-прежнему раздуты, а вот боковины стали менее рельефными. Кроме того, дверные ручки теперь утоплены в кузов и выдвигаются при приближении к авто с ключом в руках. Пятая дверь прикрыта большим спойлером, а тоненькие фонари соединены черной вставкой.

Volvo XC40 обозначил возвращение к традиционному угловатому дизайну марки. Хотя сохранены и черты современного стиля, основоположником которого считается старший брат XC90. Фирменная перечеркнутая решетка радиатора сочетается с полностью светодиодными фарами, дополненными Т-образными ходовыми огнями. В профиль XC40 получился подтянутым благодаря коротким свесам. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками, а на боковинах красуются шведские флаги. Обращают на себя внимание широкие треугольные задние стойки, а в них установлены знакомые L-образные фонари.

Volvo достигает 4425 мм в длину и немного крупнее, чем Range Rover (4371 мм) и Mercedes-Benz (4410 мм). А вот колесная база самая большая у GLA – 2729 мм против 2700 мм в XC40 и 2681 мм в Evoque. Британский вседорожник самый тяжелый в тройке – весит 1785 кг. Масса «немца» – 1595 кг, а «шведа» - 1698 кг.

В отделке салона Mercedes-Benz GLA использована искусственная кожа. Компоновка знакома по хетчбэку A-Class. Вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины, а у подсветки изменяется цвет (всего предусмотрено 64 разных ее варианта). Трехспицевое рулевое колесо снабжено небольшими сенсорными панелями



Mercedes-Benz обладает самой большой колесной базой – 2729 мм



Range Rover самый тяжелый в тройке – 1785 кг



Volvo отличается угловатым дизайном



У задних стоек крыши GLA увеличен угол наклона



Фонари Evoque соединены черной накладкой



L-образные фонари XC40 размещены в стойках крыши

для управления бортовым компьютером, спутниковой навигацией и аудиосистемой. Оригинально смотрится компактный селектор трансмиссии. Цифровая панель приборов и 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок. На центральной панели Mercedes-Benz GLA переключателей совсем немного. Сами кнопки довольно мелкие. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Сиденья первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Посадка выше, чем в модели прошлого поколения. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий центральный тоннель. На нем установлены два подлокотника, прячущие бокс для мелкой поклажи.

В салоне Range Rover Evoque предусмотрены хромированные и лакированные накладки, а часть ткани и пластика получены путем вторичной переработки. Четырехспицевый руль знаком по тому же Velar. Показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Вместо круглого селектора трансмиссии теперь установлен более традиционный рычаг. На наклоненной центральной панели Evoque находятся два 10,1-дюймовых сенсорных экрана. Верхний монитор отведен для мультимедийной системы и спутниковой навигации, а нижний – для климат-контроля. Настройки климата можно изменять и с помощью больших круглых переключателей, дополненных небольшими экранчиками, показывающими выбранную температуру. Кнопок, как таковых, здесь нет вообще. У рулевой колонки широкий диапазон регулировок по высоте и глубине. Посадка за рулем довольно низкая, по меркам вседорожников. Передние кресла комфортабельные и обладают очень хорошей боковой поддержкой. Они получили подогрев. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Узкое заднее стекло ограничивает обзорность при парковке.

Внутри Volvo XC40 господствует лаконичный шведский стиль. Отделку разбавляют вставки «под алюминий», а небольшое рулевое колесо обшито кожей. Очень необычно выглядит компактный селектор трансмиссии. Показания приборов выведены на, 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Центральная панель немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает большой 9,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля. Также следует отметить продуманные отделения для мелкой поклажи: большой «бардачок», огромные карманы в дверях и выдвижные ящики под передними креслами. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья Volvo XC40 мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Есть и подогрев. Из-за толстых стоек серьезно ограничен обзор назад. Оригинально выполнен бокс в центральном подлокотнике – он съемный, чтобы его было

удобно чистить.

На втором ряду места для ног Mercedes-Benz больше всего, а вот в Range Rover оно скромное. В Volvo же ощутимо больший запас над головой. К тому же, у шведского вседорожника салон самый широкий, а потому троим комфортнее. Задние сиденья Mercedes-Benz дополнены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. Зато у Evoque самый вместительный багажник – 591 л против 435 л у GLA и 460 л у XC40. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1383, 1430, и 1336 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Mercedes-Benz GLA 220d 4Matic, Range Rover Evoque 2,0D Base и Volvo XC40 D3 Momentum. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем, парктроником и системой стабилизации. У Range Rover также есть камера заднего вида, а у Volvo – спутниковая навигация. XC40 получил 8 подушек безопасности, а GLA и Evoque – по 7. Все три автомобиля получили системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения, а в Mercedes-Benz и Range Rover предусмотрена еще и технология слежения за усталостью водителя.

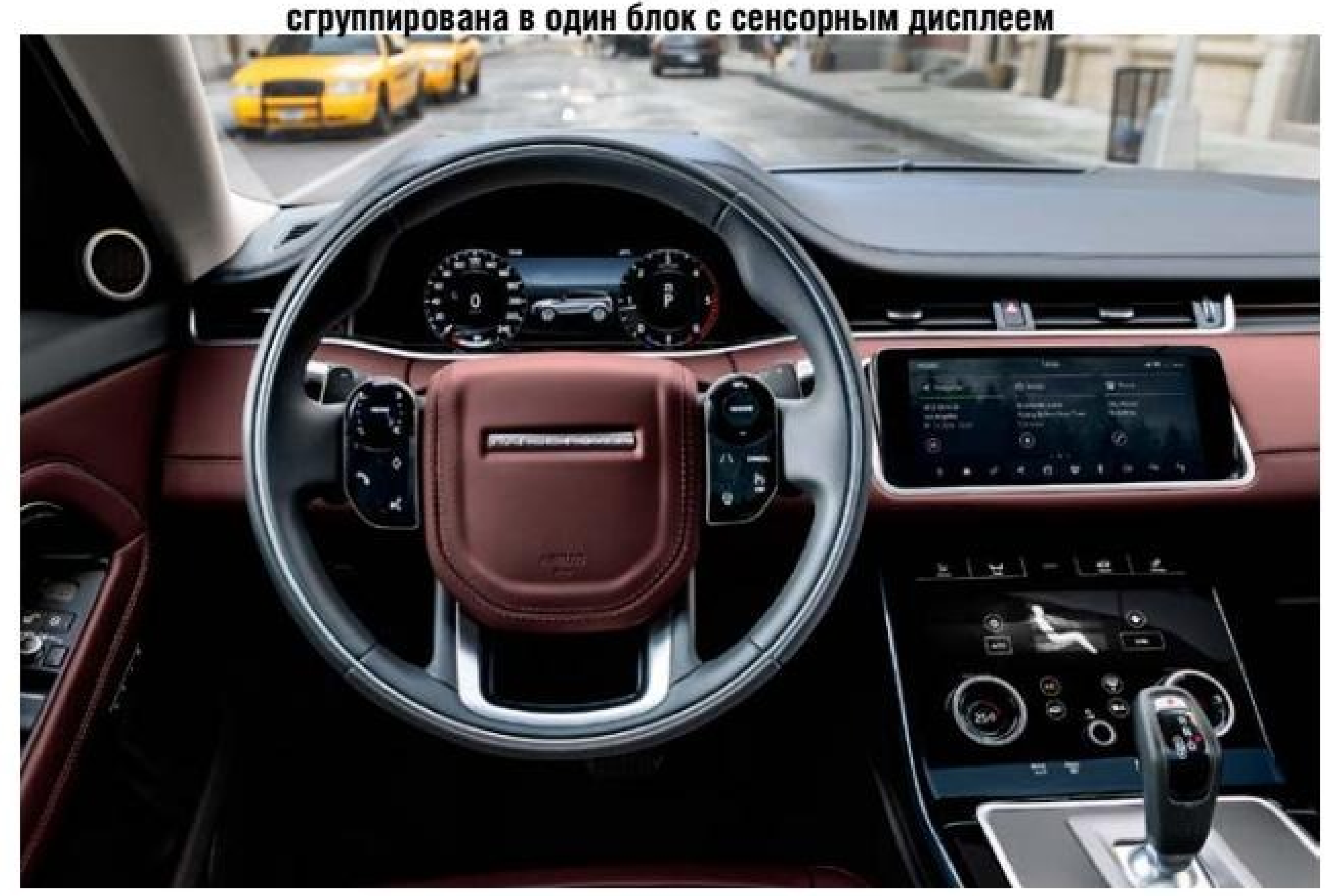
Для сравнения выбраны версии с 2,0-литровыми четырехцилиндровыми турбодизелями. Мотор Mercedes-Benz GLA развивает 190 л. с., а пиковые 400 Н·м крутящего момента доступны с 1600 об/мин. Тяги вполне хватает для обгона на трассе. Также следует отметить, что двигатель самый тихий и плавный в тройке. Новая 8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями работает очень быстро и благодаря ей динамика GLA получше, чем у соперников: он разгоняется до 100 км/ч за 7,3 с и способен развить 219 км/ч. Да и расход топлива наименьший – в городском цикле автомобиль «употребляет» 6,1 л/100 км, а на трассе – 4,9 л/100 км. Также GLA в Украине предлагают с 150-сильным вариантом этого турбодизеля, а еще с бензиновыми турбомоторами объемом 1,3 л (136 и 163 л. с.) и 2,0 л (224 л. с.).

Под капотом Range Rover – турбодизель мощностью 204 л. с. Он не только наиболее мощный в тройке и самый тяговитый: максимальные 430 Н·м крутящего момента доступны уже с 1750 об/мин. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью переключения передач, но ее реакции не самые быстрые. Поэтому динамика хуже, чем у GLA: разгон до 100 км/ч занимает 8,5 с, а максимальная скорость – 213 км/ч. Также нужно учитывать, что двигатель громкий. К тому же, после 3000 об/мин этот турбодизель уже не столь бодрый. Расход топлива составляет 6,7 л/100 км в городе и 5,1 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать 2,0-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 200, 250 и 300 л. с.

Мотор Volvo XC40 не столь мощный – раз-



Цифровая панель приборов Mercedes-Benz сгруппирована в один блок с сенсорным дисплеем



На центральной панели Range Rover – два сенсорных экрана



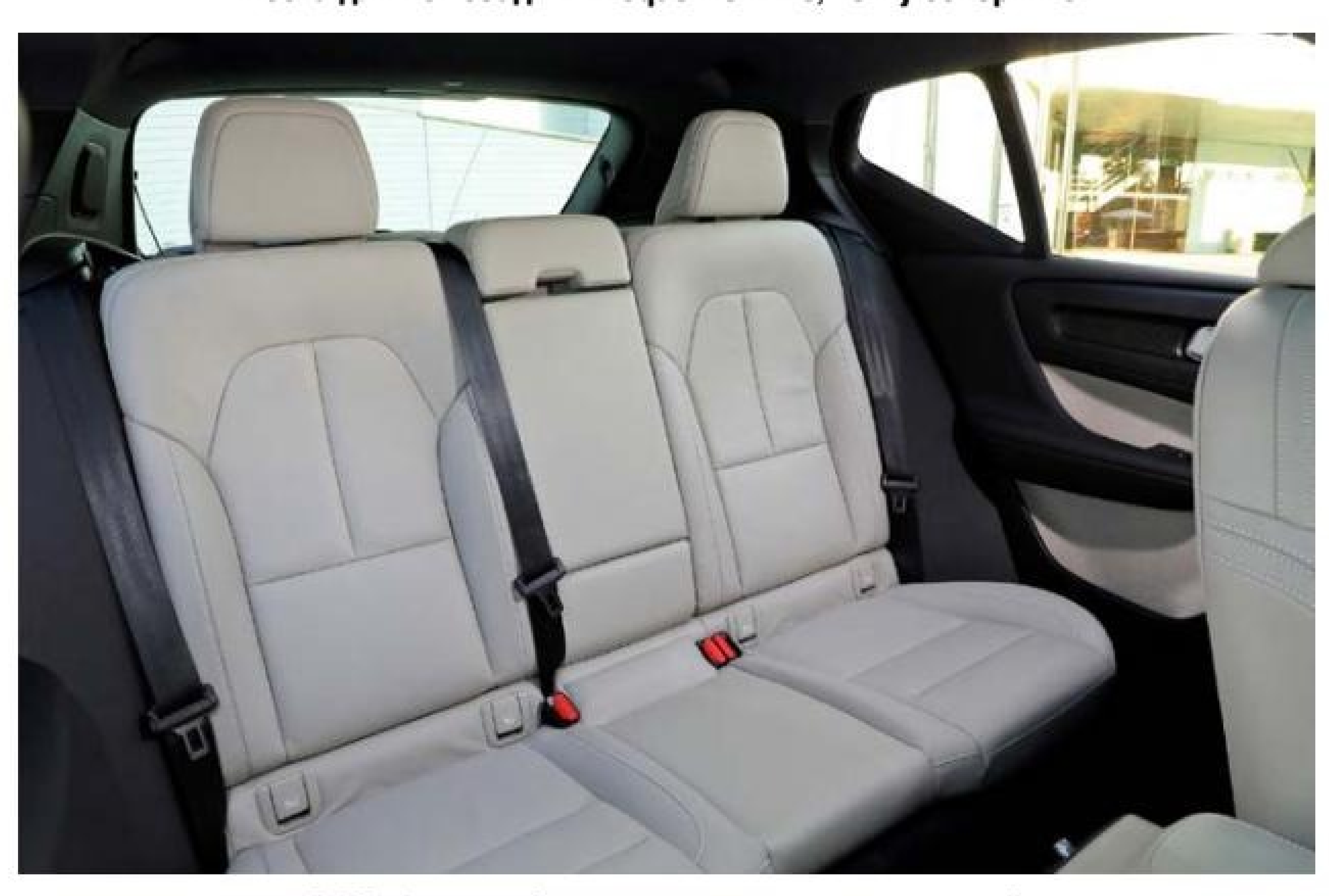
Показания приборов Volvo выведены на дисплей



Задние сиденья GLA получили горизонтальную регулировку



Места для ног сзади в Evoque меньше, чем у соперников



В XC40 сзади больше всего места над головой

вивает 150 л. с. Да и пиковый крутящий момент у него меньше – 320 Н·м при 1750 об/мин. Правда, порой турбодизель довольно громкий – особенно если его раскручивать. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно и довольно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 10,4 с, а максимальная скорость равна 200 км/ч. Шведский вседорожник расходует 6,3 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/00 км – на шоссе. В Украине также предложена 190-сильная версия этого турбодизеля (но она существенно дороже), есть и бензиновый турбомотор объемом 1,5 л (163 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. Дорожный просвет GLA равен 200 мм, XC40 – 211 мм, а Evoque – 212 мм. У британского и шведского автомобилей есть система помощи на крутом спуске. Range Rover также получил систему Terrain Response 2 с режимами для разных типов дорожного покрытия и вообще очень хорошо чувствует себя на бездорожье.

Ходовая Mercedes-Benz GLA настроена на комфорт. Подвеска стала более длинноходой и плавно поглощает большинство неровностей. Конечно, из-за увеличенной (по сравнению с предшественником) высоты выросли крены кузова в поворотах, но они не критические. Расширенная колея способствует лучшей стабильности в поворотах, да и сцепление с дорогой хорошее. Руль Mercedes-Benz GLA легкий и не самый информативный, особенно в околонулевой зоне. Зато улучшена шумоизоляция и внутри стало гораздо тише.

Range Rover Evoque более увлекателен в управлении, чем GLA,. У него очень неплохо настроен руль – он точный, острый и приятно наполнен тяжестью. Широкая колея и задняя подвеска с интегрированным рычагом способствуют неплохому поведению в поворотах. Правда, подвеска несколько упругая, что ощутимо на дорогах с выбоинами. Зато кренится Evoque не очень сильно и сцепление с дорогой у него хорошее. Также у вседорожника улучшена шумоизоляция и в салоне стало тише.

Volvo XC40 демонстрирует неплохой комфорт езды и отличное сцепление с дорогой. Мягкая и длинноходая подвеска легко поглощает большинство неровностей, но при этом вседорожник очень мало кренится в поворотах. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, но обратной связи ему не хватает. Недостаточная поворачиваемость нечасто дает о себе знать. Шумоизоляция хорошо выполнена, а потому на больших скоростях шумы ветра и шин едва слышны.

Mercedes-Benz GLA 220d 4Matic самый доступный в тройке – 1 247 000 гривен. При этом у него самые лучшие динамика и экономичность. Volvo XC40 D3 Momentum стоит 1 379 000 гривен и привлекает просторным салоном. Цена Range Rover Evoque 2,0D Base – 1 446 000 гривен и он отличается вместительным багажником.



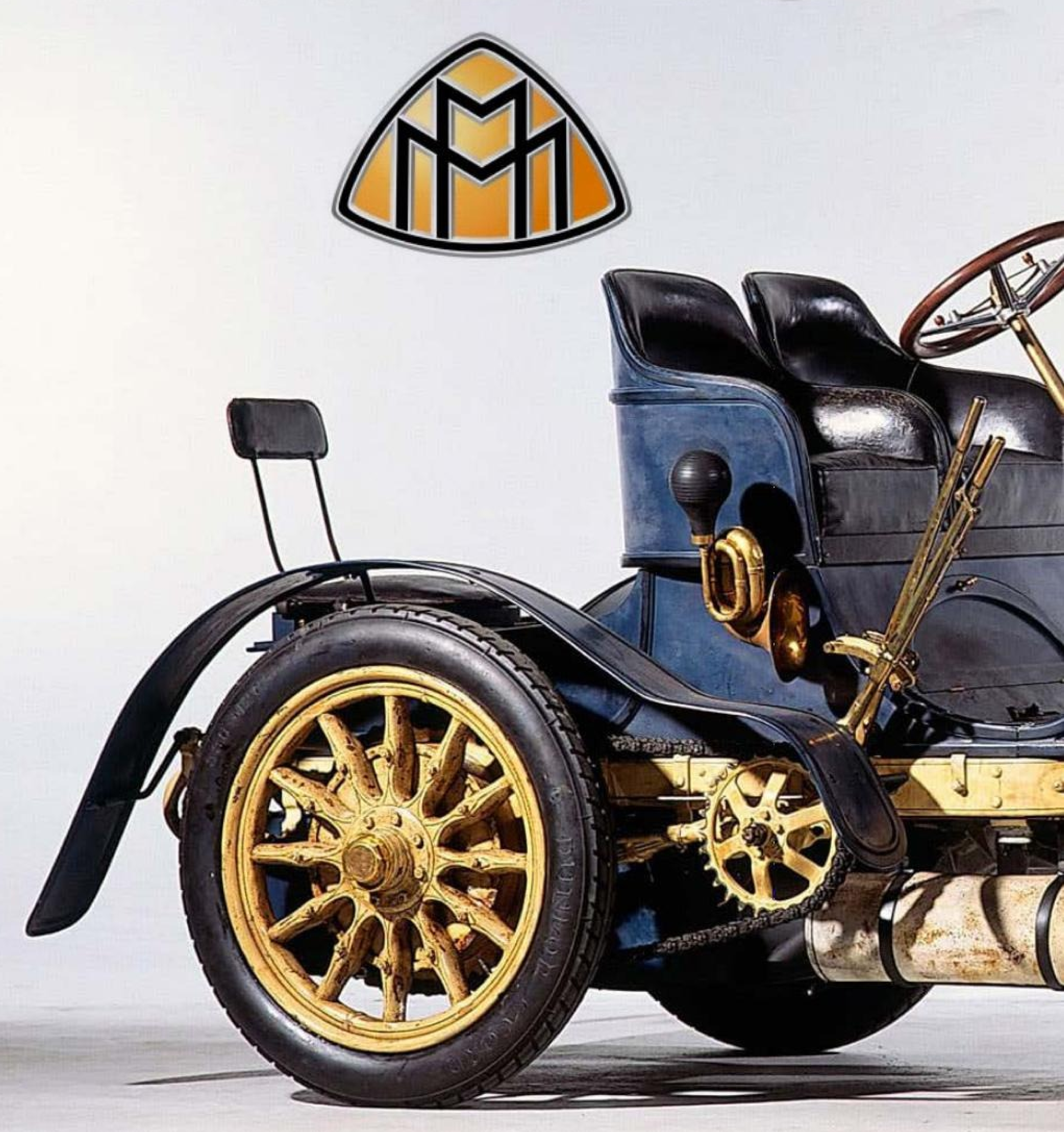
Объем багажника Mercedes-Benz – 435 л

Багажник Range Rover самый вместительный – 591 л

У Volvo в распоряжении – 460 л

Технические характеристики			
Модель	Mercedes-Benz GLA	Range Rover Evoque	Volvo XC40
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1595	1785	1698
Длина/ширина/высота, мм	4410/1834/1611	4371/1904/1649	4425/1863/1652
Колесная база, мм	2729	2681	2702
Колея передняя/задняя, мм	1605/1606	1626/1631	1601/1626
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	212	211
Объем багажника мин/макс, л	435/1430	591/1383	460/1336
Диаметр разворота, м	11,5	11,6	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1950	1999	1969
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 3800	204 при 4000	150 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1600	430 при 1750-3400	320 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/51	Дт/65	Дт/55
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	9-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	7	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	235/55 R18	225/65 R17	235/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,3	8,5	10,4
Максимальная скорость, км/ч	219	213	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,1	6,7	6,3
загородный цикл	4,9	5,1	5,2
смешанный цикл	5,3	5,8	5,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 247 000	1 446 000	1 379 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

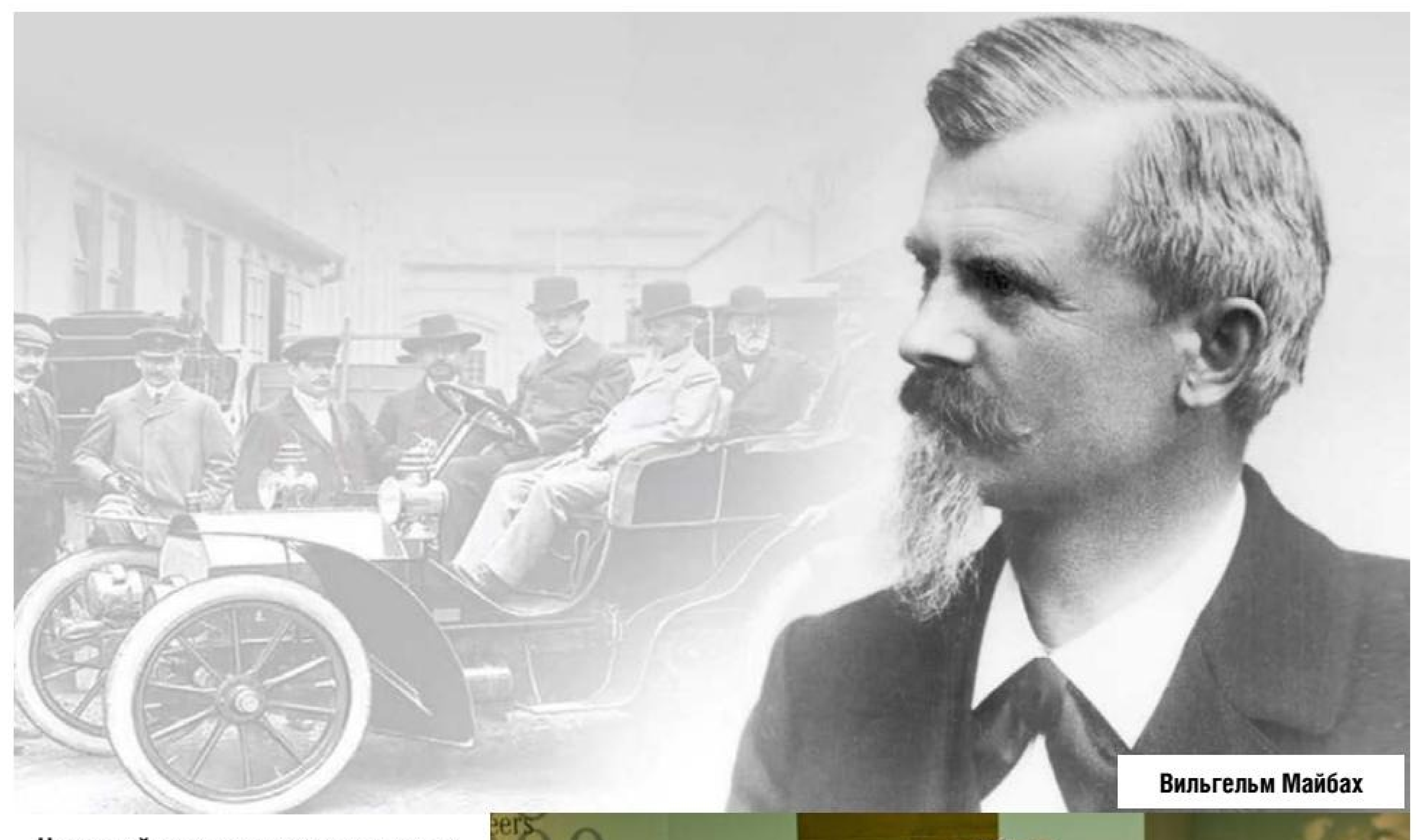
MAYBACH





столетие роскоши и эксклюзива

Mercedes 35 PS 1900 года



Вильгельм Майбах

Немецкий автопром славится своими представительскими моделями. Audi, BMW, Mercedes-Benz специализируются именно на автомобилях премиум-сегмента. Но есть и своего рода высшая лига, к которой относятся такие марки, как Maybach, празднующий в эти дни свое столетие.

Вильгельм Майбах стоял у истоков создания двигателя внутреннего сгорания и автомобиля. Он рос сиротой, но в юном возрасте продемонстрировал инженерный талант и был замечен будущим отцом автомобиля Готлибом Даймлером. Вместе они проектировали бензиновые двигатели Deutz, а с 1882 года создали собственную мастерскую.

Именно двигатель Майбаха мощностью 1 л. с. установили в 1885 году на первый в мире мотоцикл Daimler, а год спустя им оснастили и автомобиль. В 1890 году Даймлер и Майбах создали компанию Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) и начали производство авто и моторов к ним.

Вильгельм Майбах стал техническим директором фирмы и спроектировал первый Mercedes 35PS – именно этот авто назвали в честь Мерседес Еллинек, дочери постоянного клиента марки. По сути, эта модель считается первым современным автомобилем (до этого, по сути, выпускались моторизированные экипажи). За инновационные разработки в Европе Майбаха называли королем конструкторов.

Однако после смерти Готлиба Даймлера отношения Вильгельма Майбаха с новым руководством DMG ухудшились. В 1907 году он уволился и открыл для себя новое направление – начал проектировать двигатели к знаменитым немецким дирижаблям Zeppelin. С этой целью вместе с сыном Карлом он основал собственное предприятие Maybach-Motorenbau.

Daimler 1885 года с двигателем Майбаха

Болид с авиадвигателем Maybach, 1912 год

Прототип Maybach W1 1919 года

Интересно, что в 1912 году один из таких моторов объемом 23 л поставили на гоночный болид и разогнали его до 160 км/ч. Во время Первой мировой войны сфера деятельности компании расширилась – она начала разрабатывать многоцилиндровые бензиновые и дизельные моторы для кораблей, самолетов и поездов.

После поражения Германии запретили иметь военную авиацию и Maybach-Motorenbau пришлось перепрофилироваться. Основной упор сделали на железнодорожные и морские двигатели. Также начали проектировать автомобильные моторы, а в 1919 году даже появился первый прототип авто.

Работы над первенцем длились два года – Карл Майбах хотел создать самый совершенный автомобиль в мире. В апреле 1921 года на Берлинском автосалоне презентовали первый серийный Maybach W3 – именно с этого момента начинается автомобильная история компании. Вильгельм Майбах сразу решил, что будет производить исключительно дорогие представительские модели. W3 оснастили шестицилиндровым двигателем на 70 л. с. и он развивал неплохие, по тем временам, 105 км/ч. Редкостью для начала 20-х были планетарная трансмиссия, тормоза всех колес и электростартер.



Презентация Maybach W3 на Берлинском автосалоне 1921 года

Maybach W5 императора Эфиопии

Maybach Typ 12 1929 года

Для Maybach W3 предлагали несколько разных кузовов, но большинство авто были седанами. До 1928 года собрали 300 машин, а затем запустили в производство более совершенный 120-сильный Maybach W5, способный развить 135 км/ч. Он нашел 250 покупателей за два года, причем одним из них стал император Эфиопии.

В 1929 году появился Maybach Typ 12 – первый немецкий автомобиль с V12. При разработке 7,0-литрового 150-сильного двигателя пригодился опыт создания авиамоторов. Он получился надежным и позволял развивать 145 км/ч. В паре с ним работала сложная полуавтоматическая трансмиссия. Однако начавшаяся Великая депрессия резко сократила спрос на роскошные автомобили и собрали всего несколько десятков Type 12.

После смерти Вильгельма Майбаха в 1929 году Карл принял бразды правления компанией. Под его руководством создали преемника Typ 12 – Maybach Zeppelin DS7. Назвали модель так не зря, ведь в то время на маршруты вышел крупнейший в мире дирижабль LZ-127 Graf Zeppelin, оснащенный



Maybach Zeppelin DS7 1930 года

Крупнейший в мире дирижабль LZ-127 Graf Zeppelin с двигателями Maybach

Maybach Zeppelin DS8 1930 года

пятью 550-сильными V12 Maybach. Впрочем, авто сохранил двигатель Typ 12.

Год спустя появился доработанный Maybach Zeppelin DS8. Объем его V12 увеличили до 8 л, а мощность выросла до 200 км/ч. Впервые в мире установили полностью синхронизированную трансмиссию. Трехтонный DS8 разгонялся до 170 км/ч, а его мотор работал настолько плавно, что на блок цилиндров можно было поставить монетку на ребро и она не падала. Заводился он с кнопки, а для подкачки колес был даже встроен компрессор. Правда, и расход топлива составлял 28 л/100 км.

Maybach Zeppelin стал самым дорогим немецким автомобилем и конкурировал с Bentley, Bugatti и Rolls-Royce, а потому всего за 10 лет выпустили лишь 215 машин. Покупали их промышленные магнаты, дворяне и богема. Все они получили эксклюзивные заказные кузова – чаще всего от ателье Spohn и Gläser. Некоторые из авто были весьма причудливыми – вроде обтекаемого седана Stromlinien.

Для тех, кто не мог позволить себе Zeppelin, но был достаточно зажиточным, предложили Maybach W6. Построили его на той же платформе, но оснастили 7,0-литровой 120-сильной «шестеркой».

В 1935 году на смену W6 пришел Maybach

Maybach W6 1931 года



SW35, который позиционировали, как конкурента Mercedes-Benz и Horch. Автомобиль оснастили 3,5-литровым шестицилиндровым мотором мощностью 140 л. с. и он развивал 160 км/ч. А независимая подвеска всех колес обеспечила высокий комфорт езды.

За ним последовали 3,8-литровый Maybach SW38 и 4,2-литровый SW42 – их мощность не выросла, но зато была улучшена плавность работы мотора. Один из автомобилей получил сверхобтекаемый кузов, позволявший развить 200 км/ч. Даже эти «начальные» модели пользовались успехом среди миллионеров, генералов и глав государств – так, на SW42 ездил президент Словакии.

Последние классические Maybach выпустили в 1940 году – в военное время компании пришлось переориентироваться на выпуск двигателей для гусеничной техники, самолетов и подводных лодок. Знаменитые танки «Тигр» и «Пантера» были оснащены



Maybach Zeppelin DS8 Stromlinien
1932 года

Maybach Zeppelin DS8 Cabriolet
1933 года

Maybach SW38 Sport Cabriolet
1938 года

именно моторами Maybach. Всего за два десятилетия собрали лишь 2300 машин. Примечательно, что ни Вильгельм, ни Карл Майбах никогда не владели автомобилем Maybach.

В послевоенное время Maybach возобновил производство двигателей и был переименован в MTU Friedrichshafen. Однако к выпуску автомобилей не вернулись. Интересно, что некоторые довоенные Maybach в конце 40-х получили современные кузова. А в 1960 году компанию приобрел концерн Daimler, что стало символичным, учитывая дружбу и партнерство Вильгельма Майбаха и Готлиба Даймлера.

Примечательно, что именно на заводе Maybach с 70-х годов начали собирать самые дорогие и роскошные Mercedes-Benz S-Class. Со временем у руководства Daimler родилась идея вернуть к жизни знаменитую марку. В 1997 году на автошоу в Токио представили


Maybach Zeppelin DS8 1938 года

Maybach SW42 1939 года

Maybach SW42 президента Словакии



Maybach SW42 с послевоенным кузовом

концепт-кар, а три года спустя появился серийный седан.

Возрожденный Maybach очень напоминал Mercedes-Benz S-Class, но был дороже и роскошнее. Предложили его в стандартной 5,7-метровой версии и удлиненном 6,2-метровом варианте. Автомобиль вобрал все технические новшества тех лет – четырехзонный климат-контроль, панорамную крышу с изменяемой степенью тонировки, Bluetooth, DVD-плеер с дисплеем для задних пассажиров, холодильник. Сиденья второго ряда оснастили электроприводом, подогревом и вентиляцией. Под капотом, естественно, установили V12 на 550 л. с.

Вскоре, наряду с седаном предложили вариант Landaulet с мягкой крышей над задними креслами. Также выпустили 8 купе Maybach и уникальный 700-сильный спортивный Exelero, способный развить 350 км/ч. Появились вариант S мощностью 612 л. с. и 640-сильный Zeppelin.

Возрожденный Maybach 57 2000 года



Maybach Exelero 2005 года



Maybach 62S 2007 года

Maybach Landaulet 2007 года

Maybach 57S Coupe, 2010 год


Mercedes-Maybach 6 2016 года

До 2013 года продали около 3000 машин, но затем от идеи развития марки отказались. Выяснилось, что хотя Maybach и были баснословно дорогими (340-430 тыс. евро), это не покрывало расходы на их создание и производство – на каждом авто концерн Daimler терял по 330 тыс. евро.

Впрочем, отказываться от знаменитого имени не стали – теперь обозначение Maybach носят удлиненные и самые дорогие версии Mercedes-Benz. Сначала такой вариант появился у седана S-Class, затем появились вседорожники Mercedes-Maybach G-Class и GLS. Такие модели пользуются спросом, да и разработка их гораздо дешевле.

Хотя есть и исключения вроде роскошного 750-сильного электромобиля Maybach 6 с дизайном в духе 30-х годов. Его, кстати, планируют выпустить лимитированной серией. Как бы то ни было, Maybach остается синонимом роскоши и эксклюзива.



Mercedes-Maybach G650 Landaulet 2017 года



Mercedes-Maybach S-Class 2018 года



Mercedes-Maybach GLS 600
2020 года

Mercedes-Maybach S-Class
2021 года